Schriftenreihe der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung an der Technischen Hochschule Berlin

Herausgegeben von Staatssekretär **Gottfried Feder**
Professor an der Technischen Hochschule Berlin

III

Arbeitstätte – Wohnstätte

Von

Staatssekretär Gottfried Feder
Professor an der Technischen Hochschule Berlin

Mit 35 Abbildungen und 27 Tabellen im Text und 4 Tafeln





Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH
1939

Schriftenreihe der Reichsarbeitsgemeinschaft
für Raumforschung an der
Technischen Hochschule Berlin

Herausgegeben von Staatssekretär Gottfried Feder
Professor an der Technischen Hochschule Berlin

III

Arbeitstätte-Wohnstätte

Von

Staatssekretär Gottfried Feder
Professor an der Technischen Hochschule Berlin

Mit 35 Abbildungen und 27 Tabellen im Text und 4 Tafeln



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH
1939

ISBN 978-3-642-93831-3 ISBN 978-3-642-94231-0 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-94231-0

Ursprünglich erschienen bei Julius Springer in Berlin 1939

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Zu den wichtigsten und schwierigsten Großstadtproblemen gehört die Überwindung der Entfernung zwischen Wohnstätte und Arbeitstätte. Es ist eine von denjenigen Fragen, die fast jeden Großstadtmenschen täglich sehr stark bewegen. Sie scheint zunächst eine höchst persönliche Angelegenheit zu sein, und es möchte ursprünglich so aussehen, als ob es im freien Ermessen jedes einzelnen stünde, sich eine möglichst günstige Lage seiner Wohnung zu seiner Arbeitstätte auszusuchen.

Für die liberalistische Zeit ist äußerst charakteristisch, daß diese Freiheit des einzelnen, sich Wohnung und Arbeitstätte nach Belieben auszuwählen, als ein ganz besonderer Vorteil angesehen wurde. So galt ja auch die völlig ungeregelte, gesteigerte Produktion, die immer neue Errichtungen von Arbeitsplätzen in Großstädten nötig machte, als ein typisches Merkmal der liberalistisch-kapitalistischen Zeit.

Für den einzelnen bedeuten die sich daraus entwickelnden Verhältnisse den Zwang, täglich viele Kilometer Weg zurückzulegen von der Wohnstätte zu der Arbeitstätte. Die notwendige Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel belastet das Einkommen der Erwerbstätigen oft außerordentlich stark; die Unzuträglichkeiten, die damit verbunden sind, brauchen im einzelnen kaum geschildert zu werden. Man sieht in meist mürrische Gesichter der Fahrgäste, man kennt das Drängen, Stoßen und Hasten an den Haltestellen und die Überlastung der Verkehrsmittel gerade zu den Zeiten des Arbeitsbeginns und Arbeitsschlusses. Die Erkrankungen und Unglücksfälle auf dem Weg von der Wohnung zur Arbeitstätte sind unzählige, der Zeitverlust ist riesengroß. Die Rückwirkung all dieser Umstände auf Lebensfreude und Lebenskraft ist nicht übersehbar.

Für den großstädtischen Verkehr, die Verwaltung und den Betrieb der großstädtischen Verkehrsmittel bedeutet die Bewältigung des Riesenverkehrs zwischen Wohnstätte und Arbeitstätte die allergrößten Anstrengungen, Sorgen und Belastungen.

Insbesondere in Berlin müssen Stadtbahn, S-Bahn, Untergrundbahn, Straßenbahn, Omnibus, Taxe und Privatauto sowie Fahrrad zusammenwirken, um die Beförderung der Millionen von der Wohnstätte zur Arbeitstätte zu bewältigen. Dieser Verkehr drängt sich noch dazu auf wenige Vormittags- und die späteren Nachmittagsstunden zusammen.

Daneben läuft noch der übrige Tagesverkehr vom Zentrum in die Außenbezirke und der mehr ringförmig oder tangential sich abspielende Verkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen. Die schwerste Belastung bleibt aber der morgendliche und abendliche Weg

zwischen Wohnstätte und Arbeitstätte.

Dieser gewaltige Stoßverkehr macht den Einsatz von zahllosen Zusatzwagen notwendig, die Bereitstellung von Personal, das sonst nicht gebraucht würde, und die Neuanlage von Verkehrseinrichtungen, Straßenverbreiterungen und Durchbrüchen, die der eigentliche normale Verkehr gar nicht erfordern würde, wenn eben eine bessere Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte vorhanden wäre.

Darüber hinaus aber erwachsen für die Regierung noch viel weitergehende und viel ernstere Probleme. Die schlechte Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte erweist sich dem forschenden Auge keineswegs nur als eine schwere persönliche Belastung für den einzelnen und als ein große Aufwendungen notwendig machendes verkehrstechnisches Problem, sondern als eine unerwartet tiefgreifende und gefährliche Schädigung der großstädtischen Bevölkerung in gesundheitlicher, vor allem aber biologischer Hinsicht.

Diesen Dingen nachzugehen erschien so grundlegend und wichtig, daß ich als Leiter der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung an der Technischen Hochschule Berlin diese Fragen durch eine möglichst umfassende Forschungsarbeit nahezukommen versuchte. Es lag in der Natur der Sache, daß hierüber Vorarbeiten, Statistiken oder Ermittlungen, die ein klares Bild über die wirklichen Zustände hätten geben können, nicht vorlagen. So mußte das Gesamtproblem der

Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten

prinzipiell, empirisch und methodisch untersucht werden.

Jedes Volk ist so reich, als es
Arbeit zu organisieren vermag.
Feder.

I. Allgemeine Betrachtungen.

Zeit ist Geld. Dieser — amerikanischer Gewinnsucht und „Geschäftstüchtigkeit" zugeschriebene — oft bewunderte und ebensooft bekrittelte und bespöttelte Grundsatz gewinnt an innerer Wahrheit und moralischem Gehalt, wenn wir ihn aus den rein materiell eingestellten Gedankengängen des liberalistischen Kapitalismus in die idealistische, aber dabei durchaus reale Weltauffassung des Nationalsozialismus zu übersetzen versuchen. Völlig wird das allerdings erst gelingen, wenn der vage Begriff „Geld" durch einen weniger unklaren und schwankenden ersetzt wird. Das Kapital einer Nation, das wahre Volksvermögen, besteht nicht aus (willkürlichen Goldschwankungen und Börsenkursen unterworfenem) Geld oder Geldeswert, sondern in allererster Linie aus ihrer *Arbeitskraft*, ihrem *Arbeitswillen* und der aus beiden resultierenden *Arbeitsleistung* (selbst die Fruchtbarkeit des heimischen Bodens, der Reichtum an Bodenschätzen, die Gunst der geographischen Lage spielen demgegenüber nur eine sekundäre Rolle). Ändern wir also auf dieser Erkenntnis fußend unser obiges Sprichwort, so erhalten wir den Satz: *„Zeit ist Volksvermögen"* und damit eine Wahrheit, die von niemand ernsthaft bestritten werden kann. Logischerweise ergibt sich daraus, daß Zeitverschwendung einer Vergeudung des Volksvermögens gleichkommt.

Ein solcher ungerechtfertigter Zeitverbrauch, sozusagen im Leerlauf, entsteht in besonders auffälliger Weise durch die *schlechte Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten,* die sich in den Industriezentren unserer Großstädte, am krassesten aber in der Reichshauptstadt Berlin selbst fühlbar macht.

Die ursächliche Entstehung dieser in den Folgen überaus ernsten Mißstände in ihren erschreckenden Ausmaßen zu untersuchen, die mannigfachen wirtschaftlichen, sozialen und volksbiologischen Schäden aufzudecken und klarzulegen sowie Vorschläge zu deren Besserung, Beseitigung und zukünftiger Vermeidung zu machen, ist die Aufgabe vorliegender Forschungsarbeit.

Wenn man der Entwicklung der Beziehungen zwischen Wohn- und

Arbeitstätte nachforscht, so zeigt sich, daß eine enge Verbundenheit beider Wirkungskreise des Menschen das Ursprüngliche und Naturgegebene war. Der Höhlenbewohner bearbeitete seine schlichten Werkzeuge, schuf seine primitiven Zeichnungen im Innern seiner Behausung und verließ diese nur, um in ihrem engsten Bannkreis die Früchte des Waldes zu sammeln, eine Jagdstreife zu unternehmen oder dem Fischfang obzuliegen. Der Nomade gar, wenn er von Arbeitstätte zu Arbeitstätte, d. h. von Weide zu Weide zieht, führt sein Heim in Gestalt eines Zeltes stets mit sich. Der Ackerbauer errichtete seine Wohnstatt auf eigener Scholle inmitten seines Tätigkeitsfeldes. Im Altertum wohnte sogar die Priesterschaft unmittelbar im Tempelbezirk ihres Gottes. Durch das ganze Mittelalter bis tief hinein in die Neuzeit blieb es in weitaus der Mehrzahl der Fälle bei einer fast restlosen und innigen Verknüpftheit von Arbeits- und Wohnstätte. Erst das Zeitalter der Technik brachte darin, wie in so manchen anderen, eine grundstürzende Wandlung, die sich aber durchaus nicht plötzlich oder gar als etwas durch die veränderten Verhältnisse unausweichlich Notwendiges vollzog.

Der Handwerker der Biedermeierzeit arbeitete in seiner Werkstatt *zu Hause*. Gesellen und Lehrlinge wohnten mit dem Meister unter einem Dach. Selbst der kleinere und mittlere Fabrikant hatte seinen Betrieb meist in einem Seitenflügel des Wohnhauses oder doch auf demselben Grundstück untergebracht und die Belegschaft rekrutierte sich aus der allernächsten Nachbarschaft.

Erst gleichzeitig mit der Vervollkommnung, der Ausbreitung, der Vervielfältigung sowie der Differenzierung der Verkehrsmittel und mit dem sprunghaften Anwachsen der Mittelstädte zu Großstädten und dieser zu Weltstädten geriet die Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte in Verwirrung, die schließlich zu heillosen, den Organismus des gesamten Volkskörpers bedrohenden Krankheitserscheinungen führen mußte. Dabei ist es für unsere Untersuchung völlig gleichgültig, ob die Übersteigerung des Verkehrs durch das rasende Wachstum der Städte oder umgekehrt dieses durch den Verkehr hervorgerufen wurde, ebenso wie die unnütze Frage, ob das Ei zuerst da war oder die Henne.

Wichtig dagegen ist zu erkennen, daß zwar die fortschreitende Industrialisierung und Technisierung des gesamten Lebens vielfach eine saubere Scheidung zwischen Arbeitsstätte und Wohnstätte nötig machte, keineswegs aber die Schuld tragen kann an der bestehenden Desorganisation und grotesken Umkehrung aller vernunftgemäßen Erfordernisse.

Die tieferen Ursachen, die zu der schlechten Zuordnung der Arbeits- und Wohnstätten geführt haben, liegen auf weltanschaulichem Gebiet. Das Verhängnis wollte, daß die gewaltigsten Errungenschaften der modernen Technik gerade zu einer Zeitepoche in die breiten Massen des Volkes eindrangen und die gesamten äußeren Lebensformen der zivili-

sierten Menschheit von Grund aus umgestalteten, als eine sozialpolitische Führung entweder ganz fehlte oder doch auf verhängnisvollen Irrpfaden wandelte.

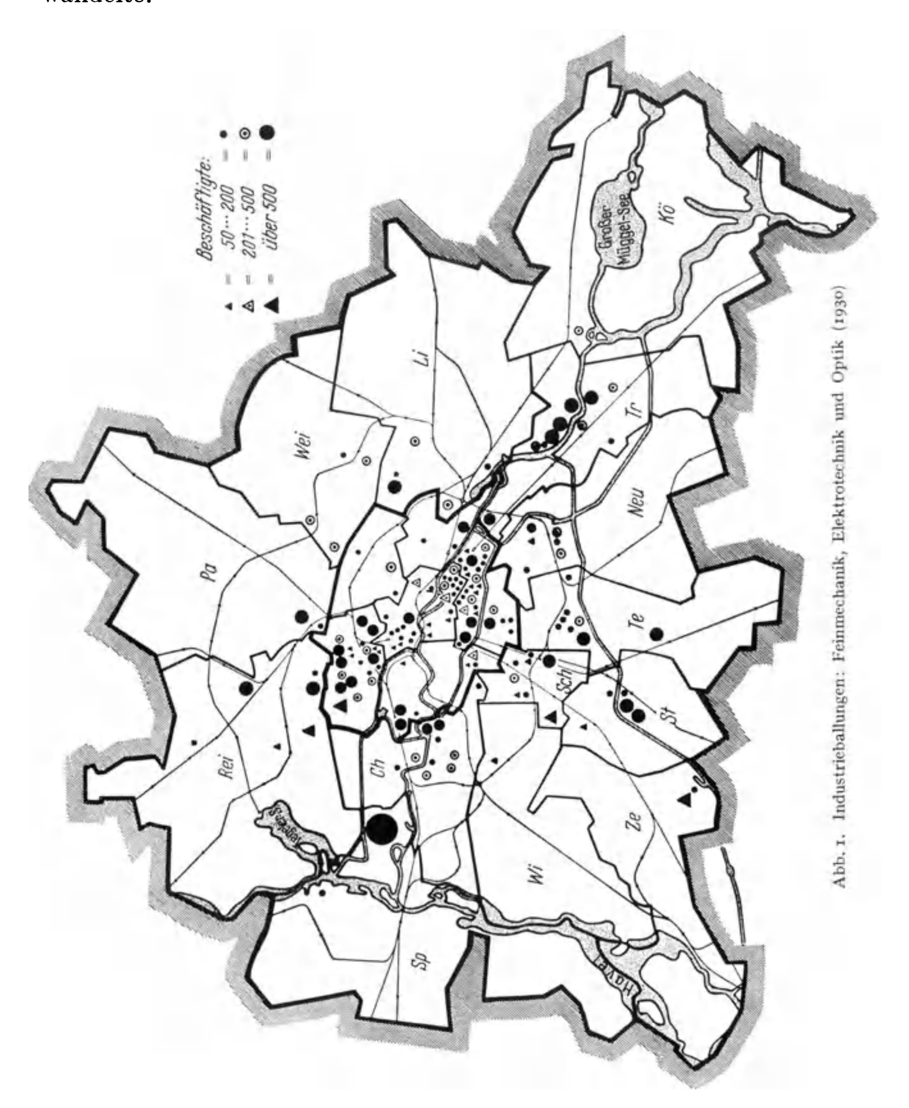


Abb. 1. Industrieballungen: Feinmechanik, Elektrotechnik und Optik (1930).

Das Zeitalter des Liberalismus und Kapitalismus erhob die *Wirtschaft* oder besser gesagt die *Rentabilität* zum alleinigen Götzen im Staate wie im Leben des Individuums. Die letzten Fragen bei allen Plänen und Projekten waren stets: „Wo liegt hier das Geschäft? Was wirft es ab?“ Hinter den völkerbeglückenden Phrasen demokratischer und marxisti-

scher Schönredner lauerte der nackte Egoismus. *Nicht* sich *Verdienste um das Volk* zu erringen war die Losung, sondern möglichst viel und schnell *am Volke verdienen!*

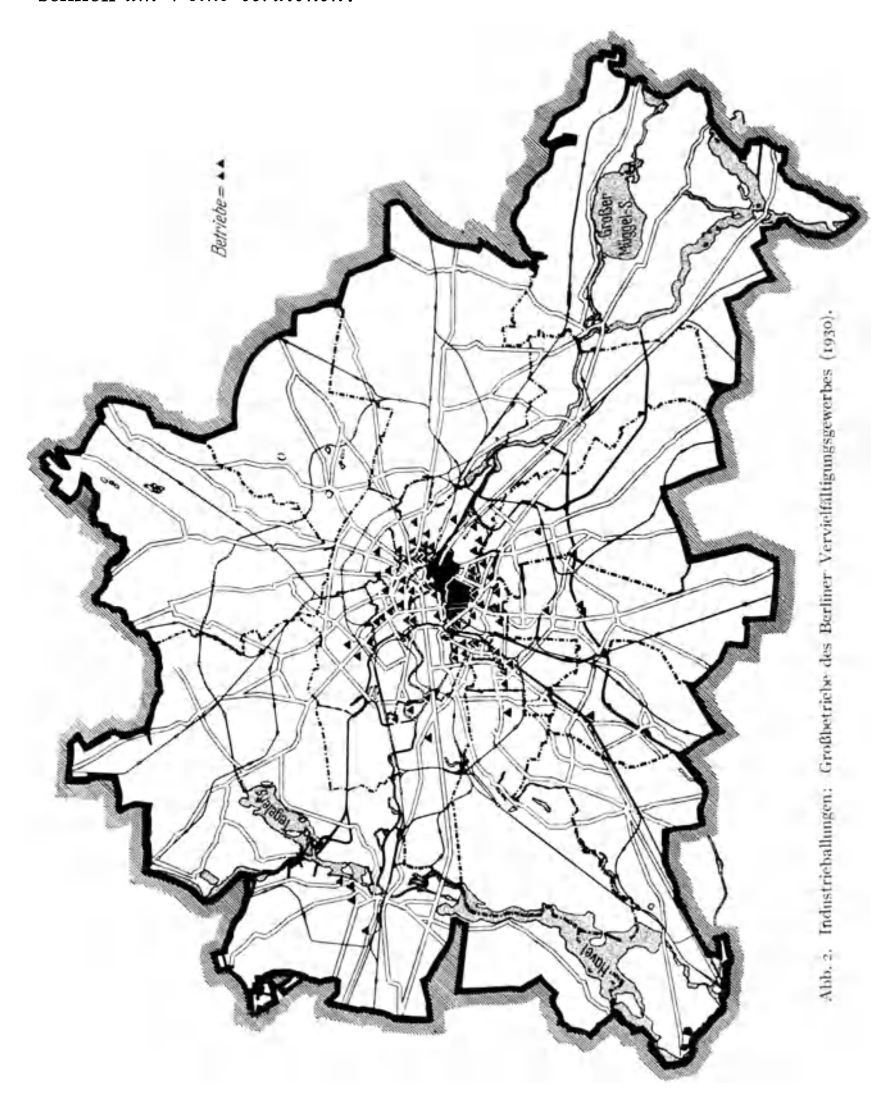


Abb. 2. Industrieballungen: Großbetriebe des Berliner Vervielfältigungsgewerbes (1930).

In diese Zeit fiel der grandiose Aufschwung der Industrie mit seinen unmittelbaren Folgen und deren schädlichen Auswirkungen. Einer weitsichtigen, verantwortungsbewußten Staatsführung wäre es wohl möglich gewesen, diese zu verhüten oder doch abzuschwächen (wie ja auch die tollste Jagd nach dem Mammon erst nach der Kaltstellung Bismarcks

einsetzte), aber eine solche oberste Leitung der Wirtschaft war nicht vorhanden oder hatte weder das (formale) Recht noch die Macht, sich in „private“ Dinge einzumischen.

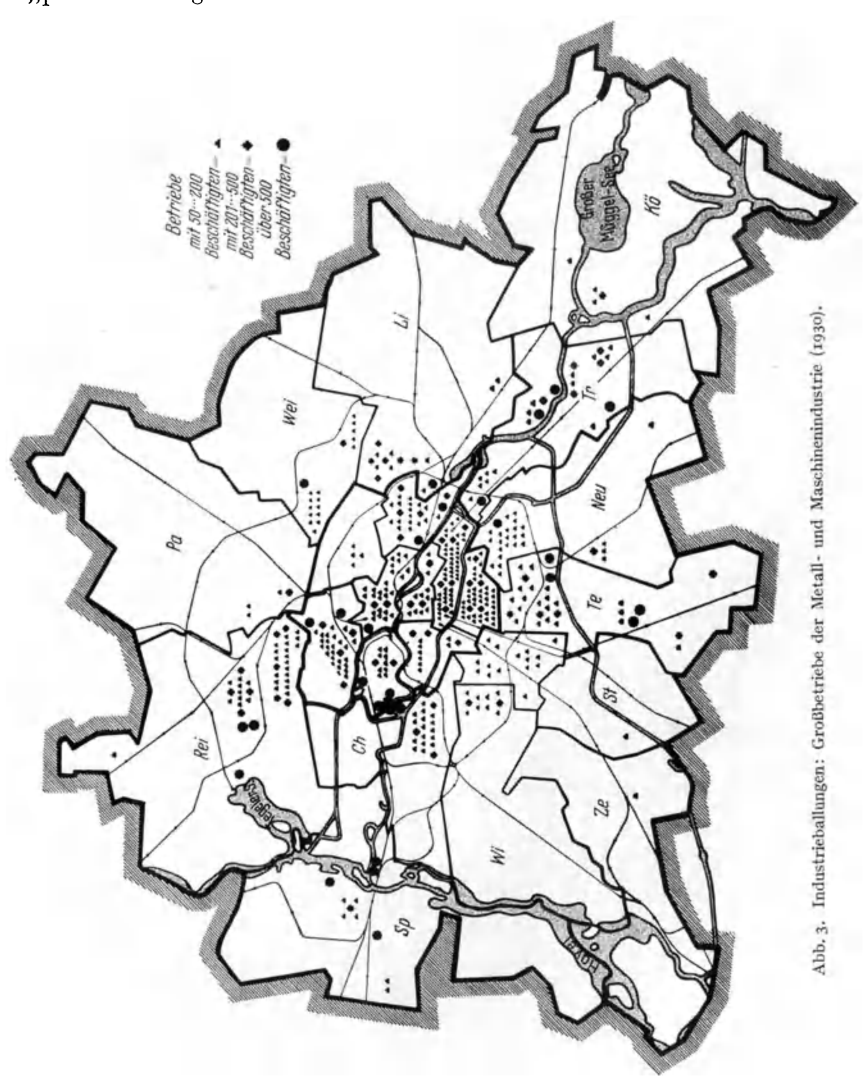


Abb. 3. Industrieballungen: Großbetriebe der Metall- und Maschinenindustrie (1930).

Industrieballungen (Abb. 1, 2, 3). An den Rändern der Groß- und Mittelstädte schossen neue Industriewerke aus dem Boden wie Pilze nach dem Sommerregen. Daß die Wahl der Baustellen und die Errichtung der Baulichkeiten von rein privatkapitalistischen Wünschen, ohne die geringste Rücksichtnahme auf die Gesamtinteressen der Stadtgemeinde

oder gar der späteren Belegschaftsmitglieder erfolgte, bedarf nach dem oben Gesagten keiner weiteren Worte. Man baute die Werke eben dort, wo sich billige und günstige Produktionsmöglichkeiten vorfanden. So kam es teils zu bedenklichen Industrieballungen, teils zu einer das Stadt-

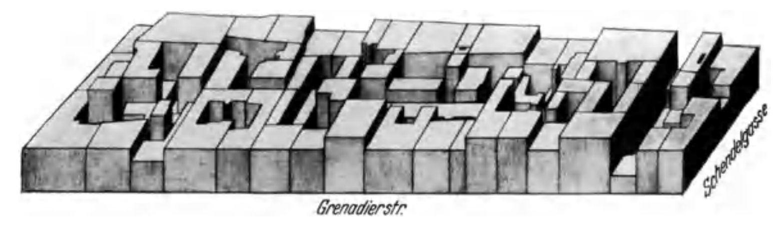


Abb. 4. Einblick in die schluchtartigen, licht- und luftlosen Höfe der Mietkasernenblöcke. (Reichs-Berufswettkampf 1936/1937, H. T. L. Berlin-Neukölln, Hochbau.

bild verschandelnden und zerreißenden Vermischung von Industrie- und Wohngebiet.

Landflucht. Eine Nachfrage nach Arbeitskräften setzte nun ein, die bald nicht mehr aus dem Menschenreservoir der Stadt selbst gedeckt werden konnte. Die Löhne der Industriearbeiter in den Großstädten

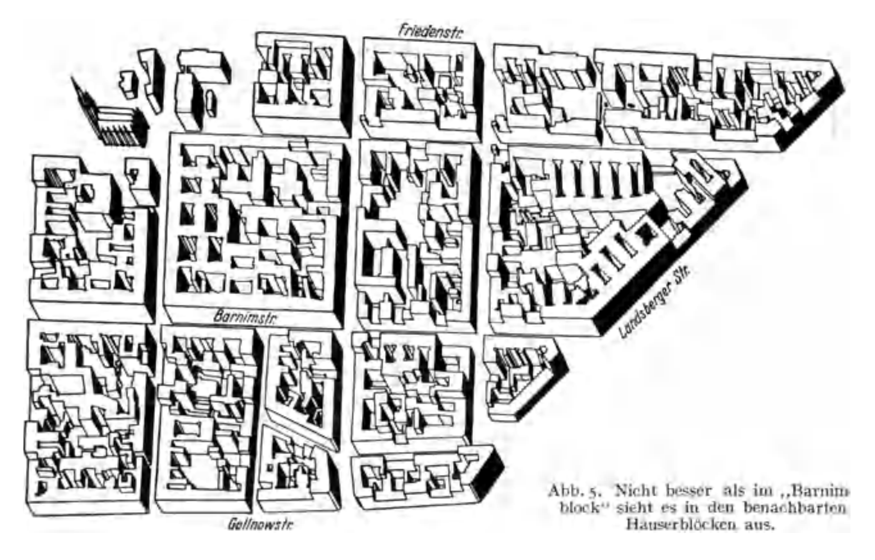


Abb. 5. Nicht besser als im „Barnimblock" sieht es in den benachbarten Häuserblöcken aus.

lagen höher als die auf dem flachen Lande und in den kleineren Orten. Außerdem übten die mannigfachen Reize des Großstadtlebens eine magische Anziehungskraft auf die „Provinzler" aus. Eine allgemeine Flucht vom Lande begann. In den Großstädten strömten die Massen zusammen und ein rasendes Steigen der Einwohnerziffern trat ein. Da die vorhandenen Wohnungen bald bei weitem nicht mehr ausreichten, mußten

neue geschaffen werden. Der liberalistische Geschäftsgeist witterte hier sofort fabelhafte Verdienstmöglichkeiten.

Arbeiterviertel, Mietkasernen, Hinterhäuser (Abb. 4, 5). Da man nur gewohnt war, von Erwägungen der Rentabilität auszugehen, lag der Gedanke nahe, Massenquartiere in Gestalt von Mietkasernen, Seiten-, Hinter- und — lucus a non lucendo! — „Garten"häusern am Rande der Stadt oder auch mitten im Weichbild aufzuführen, kurz überall da, wo billiger Boden schnell greifbar war.

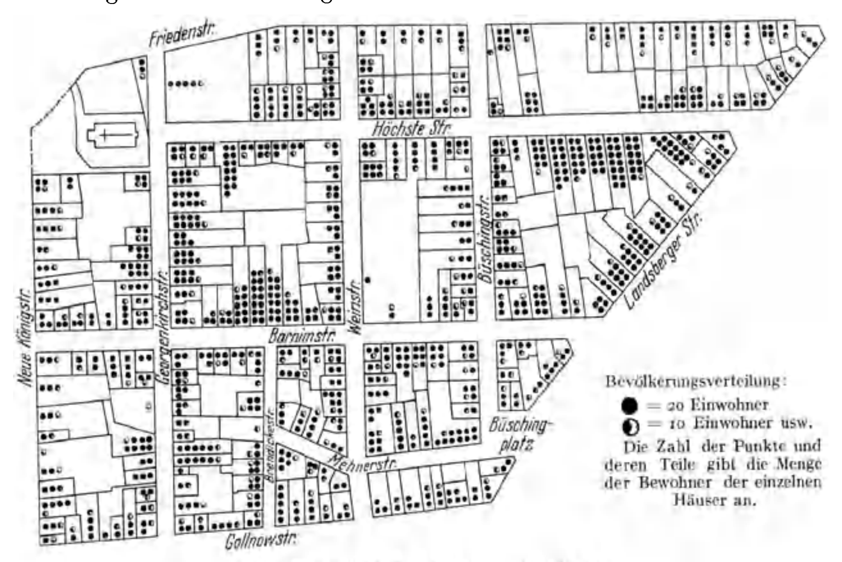


Abb. 6. Wohndichte im Sanierungsgebiet Barnim.

Proletarisierung (Abb. 6, 7a—c). In diesen seelenlosen Steinkästen, die bisweilen eine verzweifelte Ähnlichkeit mit den in manchen Gegenden des Südens üblichen Totenhäusern, den sog. Kolumbarien, zeigen, um enge Hinterhöfe ohne Licht und Luft, die finstern Schächten gleichen, wurden die Menschen, die gesund und arbeitsfroh vom Lande kamen, zusammengepfercht. Hier verkümmerten sie langsam körperlich, seelisch und moralisch, wurden entwurzelt und proletarisiert, hier verloren sich auch, schon durch den häufigen Wechsel von Mieträumen und Schlafstellen, die letzten Zusammenhänge zwischen Heim- und Arbeitsstätte völlig.

Lange Arbeitswege. Die vereinzelten Organisationen und Vereine für Wohlfahrt und soziale Fürsorge mühten sich wohl mit viel zu schwachen Mitteln, die übelsten Erscheinungsformen des Elends zu lindern, niemand aber dachte an eine radikale Ausmerzung der Krankheits*ursachen*, am wenigsten an eine vernünftige Zuordnung der Wohnstätte des Arbeiters zu seinem Arbeitsplatz. Die zermürbende, Zeit, Kraft und Geld ver-

schlingende Länge der immer weiter werdenden Arbeitswege galt lediglich als eine nur auf dem Wege der Verkehrsregelung zu lösende Frage.

Die geschäftstüchtigen Unternehmer beachteten nicht, daß die Mehrzahl des der Industrie nachziehenden Menschenmaterials vom flachen

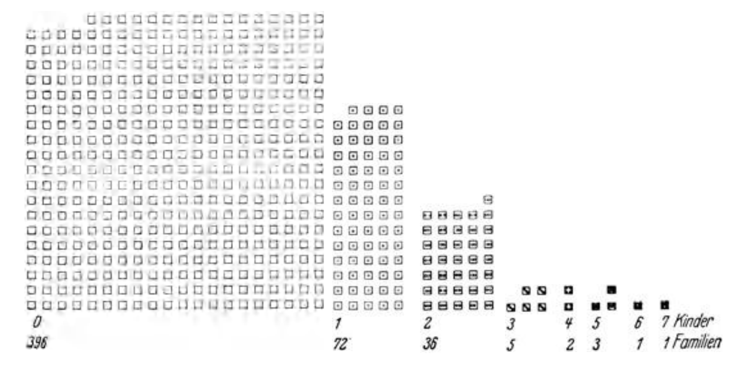


Abb. 7a. Die kinderlose Familie ist der Untergang des Volkes! Darstellung der Gebärmüdigkeit im Block Barnim-, Neue König-, Gollnow-, Georgenkirchstraße.

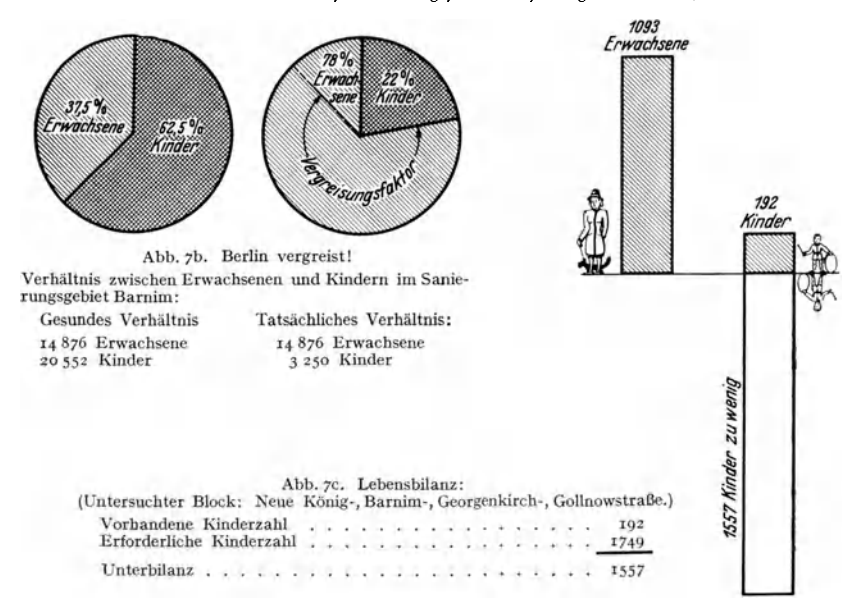


Abb. 7b. Berlin vergreist!
Verhältnis zwischen Erwachsenen und Kindern im Sanierungsgebiet Barnim:

Gesundes Verhältnis	Tatsächliches Verhältnis:
14 876 Erwachsene	14 876 Erwachsene
20 552 Kinder	3 250 Kinder

Abb. 7c. Lebensbilanz:
(Untersuchter Block: Neue König-, Barnim-, Georgenkirch-, Gollnowstraße.)

Vorhandene Kinderzahl	192
Erforderliche Kinderzahl	1749
Unterbilanz	1557

Lande stammte, und daß darum ihre Eingewöhnung in eine völlig neue Lebensweise nur dann ohne allzu große Schäden durchzuführen war, wenn es gelang, die neue Umgebung wenigstens teilweise ihren alten Lebensgewohnheiten anzupassen und ihnen zum mindesten *halbländliche Wohnsitten* zu erhalten. Aber der unersetzliche Wert der Bodenständigkeit und Naturverbundenheit als wichtigste Voraussetzung für die Er-

haltung der Volkskraft wurde eben noch nicht erkannt, und so entstanden Wohnstätten, die ohne jede seelische Beziehung zu der Herkunft ihrer Bewohner blieben. Die Landmenschen wurden „Großstädter", die in dem öden Steinmeer der Massenwohnungen vegetierten, ihren einstigen Lebensinhalt verloren hatten und fernab von der Stätte ihres täglichen Arbeitsschaffens hausend den inneren Anschluß an ihren neuen Wirkungskreis nicht finden konnten.

Allerweltsmaurermeisterstil. In schroffem Gegensatz zu den oben geschilderten typischen Arbeiter-, richtiger *Elendsquartieren,* wuchsen in möglichst entgegengesetzten Stadtgegenden die „besseren" Wohnviertel, „Geheimratsviertel", „Berlin WW", „Millionärsviertel" empor. Die Anlage dieser Luxuswohnstätten blieb natürlich erst recht dem privaten Wohnungsbau völlig überlassen. Hier bot sich das Feld, auf dem der „Allerweltsmaurermeisterstil", wie man so treffend die stillosen, stilgefälschten Bauformen der Gründerzeit zu nennen pflegt, wahre Orgien der Geschmacklosigkeit feiern konnte.

Züchtung der Klassengegensätze. In diesen „Besseren Vierteln", „in denen *man* wohnen konnte", stiegen zwangsläufig die Bodenpreise so rapid, daß einerseits schon aus diesen Gründen das Eindringen der unerwünschten niederen Klassen unmöglich wurde, andererseits aber durch Boden- und Bauspekulationen die Neureichen und „Millionenbauern" auftraten, als würdige Vorläufer der Kriegsgewinnler und „Raffkes" während der Inflationsperiode. Die schroffe Trennung zwischen Elend und Luxus, Proletarierquartieren und Protzenvierteln goß nicht nur Öl ins Feuer des Klassenhasses, sondern zerriß auch die Einheitlichkeit des Stadtbildes. Es entstanden *unorganische Lebens- und Gemeinschaftsformen.* Die Arbeiter lebten für sich, die Angestellten und Beamten ebenso, der Mittelstand trennte sich von den „oberen Zehntausend", kurz jede Kaste schuf sich ihren eigenen Gesellschafts- und Lebenskreis. Das war gleichbedeutend mit der Sprengung der nationalen Geschlossenheit, der *Auflösung jeder Volksgemeinschaft,* die den Zerfall in unzählige politische Splitterparteien zur Folge hatte, und die im Klassenkampf aller gegen alle ihren traurigen Ausdruck fand.

1. Die Entwicklung der Beziehungen Wohnstätte — Arbeitstätte in Berlin.

Zu unseren allgemeinen Betrachtungen im vorhergehenden Abschnitt bildet die industrielle und verkehrspolitische Geschichte der Reichshauptstadt etwa von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Schicksalsjahre 1914 eine lebensnahe Illustration.

Die Geschichte der städtebaulichen Planung: „Arbeitstätte — Wohnstätte in Berlin". Wir stützen uns im folgenden auf die aufschluß-

reichen Ausführungen Prof. HEILIGFNTHALS in Karlsruhe[1], die wir teilweise wörtlich zitieren. Prof. HEILIGENTHAL schreibt über die Berliner Industrie der Vorgründerzeit (Abb. 8):

Arbeiter des Textilgewerbes und der Industrie der edlen Metalle. Die Arbeiter des Textilgewerbes und der Industrie der edlen Metalle wohnten bei ihren Arbeitsstätten im Stralauer Viertel und in der Louisenstadt.

Die Arbeiter der Eisen- und Maschinenwerke. Die Arbeiter der Eisen- und Maschinenwerke hausten in der inneren und äußeren Spandauer Vorstadt.

Beide Gruppen konnten ihre Arbeitsstätten bequem zu Fuß erreichen.

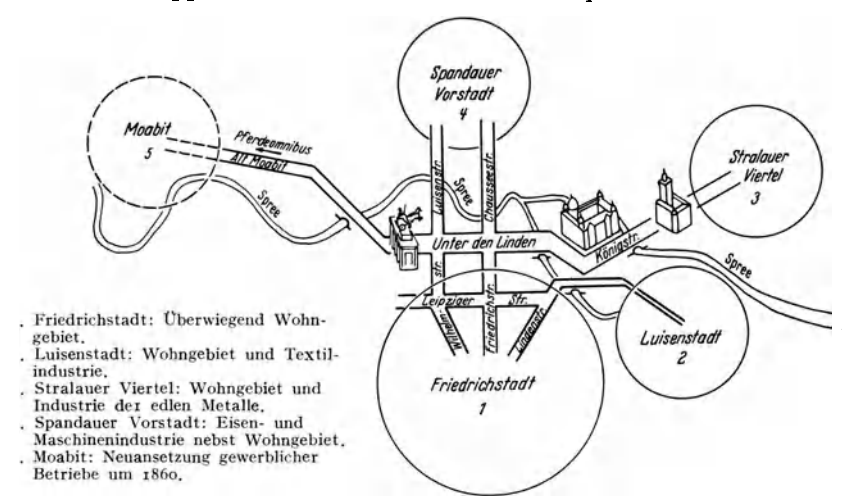


Abb. 8. Noch bis in die 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts hielten die Arbeiter an der Gepflogenheit fest, möglichst nahe bei den Arbeitsstätten zu wohnen.

Die Arbeitswege standen im richtigen Verhältnis zur Wohnstätte. Dazu kam noch, daß der Arbeitsweg in frischer Luft zurückgelegt wurde.

Gewerbliche Entwicklung des Stadtbezirkes Moabit. Um 1860 entwickelte sich der Stadtbezirk Moabit mit seinen gewerblichen Betrieben. Die Arbeiter, die noch nicht in Moabit in der Nähe ihrer Arbeitsstätten wohnten, konnten diese durch die Omnibus- -und Pferdebahnverbindungen erreichen.

Festhalten an der Gewohnheit Wohnstätte in der Nähe Arbeitstätte. Bis in die 70er Jahre hielten die Arbeiter in Berlin an der Gepflogenheit fest, möglichst nah bei ihrer Arbeitstätte zu wohnen. Ausschlaggebend war ferner noch, daß die Tarife der Omnibusse und Pferdebahnen zu teuer waren.

Einfluß der Gründerzeit auf die Planung der Arbeitsstätten und Wohn-

[1] Berliner Wirtschaftsberichte, Jahrg. 1925 Nr. 5.

stätten. Die Vergrößerung der Werke während der Gründerzeit veranlaßte die Belegschaften abseits der Werkstätten zu wohnen. Es entwickelten sich besondere Wohngebiete (Arbeiterviertel) zwischen der Brunnenstraße und Prenzlauer Allee, nördlich der Stralauer Vorstadt und südlich der Louisenstadt.

Einsetzen der Pendelwanderungen durch die Pferdebahnen. Die Pferdebahn beförderte 1880 auf einer Gesamtstrecke von 61 km Länge bereits 250 000 Fahrgäste täglich.

Allgemeiner Pendelverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Ein allgemeiner Pendelverkehr entwickelte sich zwischen der Wohn- und Arbeitstätte nach der Vollendung der Stadtbahn und ihre Kombinierung mit der Ringbahn.

Industriewerke verlassen das Weichbild der Stadt (Abb. 9). Durch den Ausbau des Verkehrsnetzes angeregt verließen die großen Industrieunternehmungen das Weichbild der Stadt. Die Siemenschen Werke wurden um diese Zeit der Gründung der Stadtbahn geschaffen.

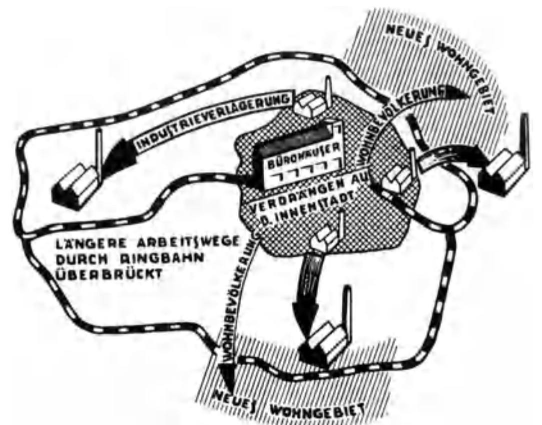


Abb. 9. *Industriewerke verlassen das engere Weichbild der Stadt:* Mit Vollendung der Stadt- und Ringbahn in Berlin im Jahre 1883 beginnt die Pendelwanderung der arbeitenden Bevölkerung.

Weitere Industrien entstanden außer bei Charlottenburg noch in der Nähe des Schlesischen Tors und der Endstation der Stadtbahn in Lichtenberg.

Der Bau der Stadtbahn führte nicht dazu, daß sich die Arbeiterschaft in den Außenbezirken der Stadt ansiedelten. Die Industrien, die sich erweiterten, legten ihre Werke entlang der Stadtbahn auf eine Entfernung von 5 km vom Zentrum der Stadt.

Entwicklung der City und Verdrängung der Wohnbevölkerung in neue Wohngebiete. 1880 entwickelte sich die City durch die Häufung von Büros und Ladengeschäften im Zentrum. Die Wohnbevölkerung wurde in neue Wohngebiete verdrängt. Die Stadtteile der Frankfurter Chaussee, des Südostens und Neuköllns bevölkerten sich. Es wurden die für Berlin typischen Arbeiter- und Angestelltenviertel gebaut.

Einfluß des Ausbaus der Vorortbahnen und der Elektrifizierung der Straßenbahnen auf die Zuordnung der Wohnstätten und Arbeitstätten (Abb. 10). Durch den Ausbau der Vorortbahnen und durch die Elektrifizierung der Straßenbahnen begann dann die Aussiedlung der mecha-

nischen Großindustrie außerhalb der Ringbahn. Die Großindustrie legte ihre Riesenwerke entlang den Hauptverkehrsstraßen in südöstlicher und in nordwestlicher Richtung (Abb. 11).

In der City ballten sich die Unternehmungen und Anstalten des Großhandels, des Verkehrs, des Geld-, Bank- und Börsenwesens, des Verlags- und Zeitungswesens, die wirtschaftlichen, staatlichen und gemeindlichen Verwaltungen.

Neue Industrieorte. Die Industrien wurden, soweit als die jeweilige Reichweite der Bahn sich erstreckte, angelegt und in einer solchen Entfernung, daß die im Stadtinnern wohnende Arbeiterschaft im Tagesverkehr folgen konnte. Die Industrie suchte die neuen Standorte in Ober-

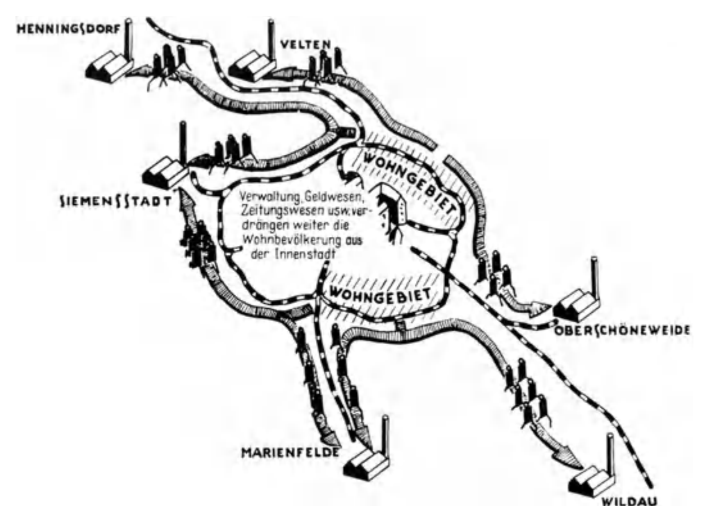


Abb. 10. Abwanderung der Industriewerke nach den Vororten durch den Ausbau der Vorortbahnen.

schöneweide, Siemensstadt, Tegel, Wildau, Marienfelde und Hennigsdorf. Ein typisches Beispiel für diese Wanderung der Industrie ist die Verlegung der Firma Schwarzkopf nach Wildau (Kombination von Stadtbahn und Vorortbahn).

Anfänge der schlechten Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten. Durch diese Aussiedlung der Industrie unter Vernachlässigung der gleichzeitigen Aussiedlung der Arbeiter aus der Innenstadt in die Nähe der neuen Arbeitsstätten wurden die früher zuerst geordneten Beziehungen zwischen Arbeitsstätte und Wohnstätte zerstört. Man hätte sofort nach der Aussiedlung der Industrie in der Nähe der Arbeitsstätte entsprechende Wohnplätze vorsehen müssen.

Grundplan der Berliner Stadtplanung. Die Ingenieure der Preußischen Staatsbahnen haben den Grundplan für das heutige Großberlin ge-

schaffen. Die Abschnürung der Innenstadt durch die Bahnkörper, ferner die Zweiteilung in eine östliche und westliche Stadthälfte durch die keilförmig in den Stadtkörper vorgeschobenen Anlagen des Lehrter Bahnhofs im Nordwesten und des Potsdamer und Wannseebahnhofs im Alten Westen legten der städtebaulichen Entwicklung Berlins eine

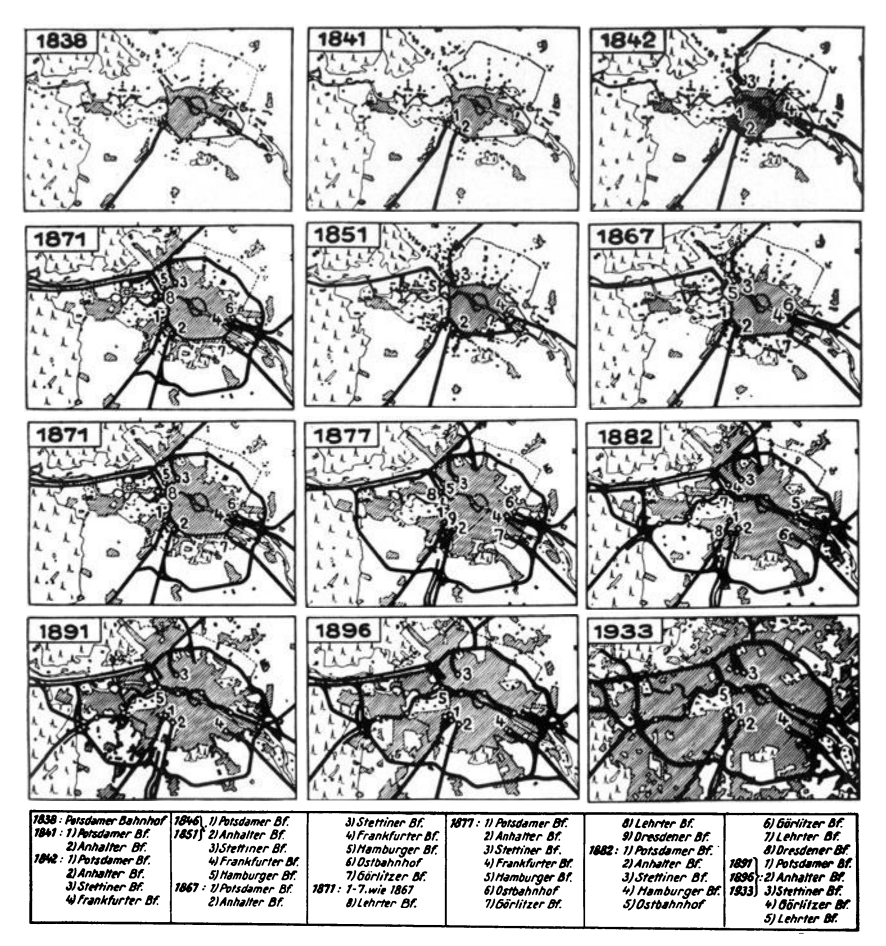


Abb. 11. Die Entwicklung der Eisenbahn 1838—1933.

Zwangsjacke an (Abb. 12). Die Industrie hat im großen und ganzen folgerichtig auf den Verkehrsmöglichkeiten aufgebaut.

Versäumnis der Planung von Wohnstätten bei der Neuanlage neuer Arbeitsstätten. Leider dachte man nur nicht an die Anlage und richtige Planung neuer Wohnstätten in der Nähe dieser neuen Arbeitsstätten. Man kümmerte sich um die Unterbringung der Arbeiter nicht. Die

Planung der Stadtbahn wurde von der Bodenspekulation und gewissen Terraininteressenten zum Schaden der Berliner Arbeiterschaft und der Berliner Bevölkerung ausgenutzt.

Bodenspekulation und Wohnstätten. So konnten die ausgesprochenen „Arbeiterwohnviertel“ und die „besseren Wohnviertel“ entstehen, die



Abb. 12. Die Abschnürung des Zentrums und der östlichen Stadthälfte von der westlichen.

keinerlei Beziehungen untereinander mehr hatten. Die Industrien wurden ohne Rücksicht auf die bestehenden Wohngebiete der Arbeiter angelegt. Um die Wegeentfernungen kümmerte man sich einfach nicht, da dieses Problem weder als ein sozial- und wirtschaftspolitisches noch als ein städtebauliches erkannt wurde.

Ausbau der Verkehrsmittel als Ausgleich. Als Ausgleich für die langen

Arbeitswege dachte man in Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel und in dem Ausbau der Verkehrswege die richtige Lösung gefunden zu haben. Diese Gedankengänge haben sich vielfach noch bis heute erhalten. Sie sind mitbestimmend für die planlose Anlage von Arbeit- und Wohnstätten; denn durch den Ausbau des Verkehrswesens wurde es erst möglich solche Industrie- und Wohnungsballungen zu schaffen, als deren abschreckendstes Beispiel die Errichtung der ebenso häßlichen wie unhygienischen und unsozialen Mietkasernen gelten kann.

2. Äußerungen von führenden und sachverständigen Persönlichkeiten und Organisationen zum Problem „Arbeitstätte — Wohnstätte".

Bevor wir zu den überaus umfangreichen und eingehenden Untersuchungen gelangen, die von meinem Lehrstuhl vorgenommen wurden, möchte ich noch einige führende und sachverständige Persönlichkeiten und Organisationen auf dem Gebiet des deutschen Siedlungswesens, der Raumordnung und der Industrie zu unserm Thema zu Worte kommen lassen. Es soll damit der Beweis erbracht werden, daß es sich bei unserer Forschungsarbeit nicht etwa nur um ein überspitztes, in seiner Wichtigkeit künstlich aufgebauschtes Elaborat rein akademischen Charakters und lediglich theoretischen Wertes handelt, sondern um die Klärung eines Problems, auf das man in der nüchternen Praxis des Lebens immer wieder stößt, und dessen endliche Lösung von Tag zu Tag dringender wird.

Zu der Frage einer guten Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte äußerten sich unter anderen:

Landesplaner NIEMEYER. Der Landesplaner von Berlin-Brandenburg, Herr Stadtrat NIEMEYER erklärte auf der Eröffnungskundgebung der Hochschularbeitsgemeinschaft für Raumforschung der Wirtschaftshochschule Berlin am 18. Juni 1937,

„daß die Untersuchungen der Pendelwanderung der Arbeiter außerordentlich wichtig sind. Sie geben uns eine klare Diagnose für die Therapie der Landesplanung".

Dr. ALBERT SCHORR vom Stadtplanungsamt Berlin, der sich besonders eingehend mit unserem Problem beschäftigt hat, gibt in einem Aufsatz „Beziehungen zwischen Arbeitsort und Wohnort in Berlin" (Raumforschung und Raumordnung, 2. Jahrg. Heft 8, 1938) einen historischen Überblick über die Entwicklung des augenblicklichen Zustandes und schreibt in einer andern seiner sehr beachtlichen Arbeiten: „Die Abwanderung der Bevölkerung aus der Berliner Innenstadt und die künftige Gestaltung der Beziehungen zwischen Arbeitsort und Wohnort": „Die Auswirkungen der städtischen Baupolitik auf die Gestaltung der

Beziehungen zwischen Arbeitsort und Wohnort wurden in einem früheren Aufsatz dargelegt. Das starre Festhalten an dem Mietskasernenbau sowie die Bevorzugung des Ringbahngebietes als Baugebiet haben dabei einen wesentlichen Anteil an der nachteiligen Verschiebung der örtlichen und zeitlichen Beziehungen des Arbeiters zu seiner Arbeitsstätte gehabt und einen sehr verwickelten, heute kaum zu überblickenden Zustand geschaffen . . .“

Er schließt dann mit den Worten: „Die Frage der industriellen Umsiedlung im Zusammenhange mit der Neuorientierung der Beziehungen Arbeitsort — Wohnort ist unter den städtebaulichen Problemen Berlins wohl die schwierigste; es ist deshalb notwendig, ihre Behandlung besonders ernst zu nehmen und dabei die nötige Rücksicht auf die Erfordernisse der Industrie wie auch der zu ihr gehörigen Arbeiterschaft obwalten zu lassen.

Bei der Bedeutung der Beziehungen: Arbeitsort—Wohnort wäre aber schon viel gewonnen, wenn der bestehende Zustand durch exakte Zahlen wiedergegeben würde; es ist daher zu hoffen, daß die Wissenschaft in Kürze brauchbare Untersuchungen vorlegt.“

Fachsenat der Akademie für Landesforschung und Reichsplanung. Herr JOSEPH BADER, Mitglied des früheren Fachsenates der Akademie für Landesforschung und Reichsplanung, schreibt[1]:

„*Ein organischer Siedlungskörper kann nur da entstehen, wo Arbeitsstätte und Wohnstätte zum Gemeinwesen werden.*“

HERMANN RÖCHLING, der bekannte saarländische Industrieführer, hat sich ebenfalls mit der Lösung des Wegzeitenproblems beschäftigt. Als Kronzeuge für die in der vorliegenden Arbeit dargelegten Gedankengänge kommt er jedoch nur bedingt in Betracht. Während im allgemeinen die Ansiedlung der Belegschaft in unmittelbarer Nähe des Werkes unter Ausschaltung öffentlicher Beförderungsmittel erstrebenswert ist, läßt sich dies für die standortgebundene Zechen- und Verhüttungsindustrie, als deren Vertreter Herr RÖCHLING spricht, stets nur in beschränktem Maße durchführen. Daher begnügt er sich mit der Forderung schneller Beförderungsmittel zur Abkürzung der überlangen Arbeitswege. Seinen Gedanken zu dieser Frage gibt er in einem Aufsatz des Heftes Nr. 6 der Reichsplanung Ausdruck:

„Ein neues Problem der Beförderung der Arbeiter von ihren Wohnstätten zu ihren Betriebsstätten ist zu lösen. Ich weiß, daß dieser Gedanke in vielen Kreisen, für die die Siedlungsfrage wichtig ist, noch nicht in dem erforderlichen Maße durchgedrungen ist.“

Die Deutsche Arbeitsfront. Auch die Deutsche Arbeitsfront hat im August 1936 Erhebungen über die Anmarschwege von der Wohnstätte

[1] Heft der Reichsplanung Juni 1936.

zur Arbeitsstätte durchgeführt. Diese Untersuchungen wurden jedoch nicht durch herausgegebene Fragebogen an die Belegschaftsmitglieder wissenschaftlich unterbaut, sondern die Feststellungen gründen sich nur auf Angaben der Werksleitungen. Erst in neuester Zeit (November 1937) wurden auf Veranlassung der Gauleitung Magdeburg-Anhalt, Halle-Merseburg der DAF. durch das Arbeitswissenschaftliche Institut der DAF. Untersuchungen der Arbeitsstätten und Wohnstätten der Belegschaften dieser Industriebezirke durch Fragebogen vorgenommen. Nach Angaben der DAF. sollen diese Untersuchungen später für das ganze Reichsgebiet erweitert werden. Ihre Wichtigkeit wurde auf dem Freizeitkongreß in Hamburg durch Herrn Dr. LEY, den Leiter der DAF., ganz besonders betont.

Adam Opel. Die Firma Adam Opel in Rüsselsheim, die größte deutsche Automobilfabrik, hat auch auf Grund unserer Darlegung die Wichtigkeit des Problems Arbeitstätte—Wohnstätte erkannt. Eingehende Untersuchungen über diese Fragen wurden bei ihren Gefolgschaftsmitgliedern angestellt. Sie teilte uns am 20. Dezember 1937 mit, daß sie sich entschlossen habe, die Ergebnisse im Druck zu veröffentlichen.

Daimler-Mercedes und Bosch, Stuttgart. Große Werke, wie Daimler-Mercedes und Bosch-Stuttgart, wurden durch unsere Forschungsarbeit angeregt, unsere Fragebogenuntersuchung für eigene Zwecke auszuwerten.

Dr. Uebler. Herrn Dr. UEBLER, der Verbindungsmann der DAF. zur Reichsstelle für Raumordnung hat sich in dem Heft „Raumforschung und Raumordnung", Heft 12, erster Jahrgang, S. 480ff. mit dem Problem der Arbeitstätte und Wohnstätte auseinandergesetzt. Auf seine Ausführung kommen wir noch später in unserer Arbeit zu sprechen.

Internationaler Verband für Freizeit und Erholung. Das „Internationale Büro für Freizeit und Erholung der DAF." Berlin hat eine Abteilung „Freizeit und Raumordnung" geschaffen. Die Wichtigkeit des Problems Freizeit in der Verbindung mit der Frage Arbeitstätte—Wohnstätte ist hier richtig erkannt worden.

Internationaler Wohnungskongreß 1930. Schon auf dem „Internationalen Wohnungskongreß in Berlin 1930" wurde bei den Tagungen besonders die Frage der Wohn- und Arbeitsstätten in der Städteplanung herausgestellt. Die zwangsläufige Verbundenheit von Wohnstätte und Arbeitsstätte müsse ziel- und richtunggebend sein.

Gauleiter HANS KREBS, jetzt Regierungspräsident in Aussig. Abschließend sei noch der Aufsatz aus dem amtl. Organ der DAF. „Arbeitertum", 1. November 1938: „Vom sudetendeutschen Arbeiter" von Gauleiter Ministerialrat HANS KREBS angeführt, der besonderes Interesse erweckt, da er zeigt, daß die Verhältnisse in den böhmischen Randgebieten ähnlich liegen wie im Altreich:

„Der allergrößte Teil der sudetendeutschen Arbeiter wohnt außerhalb

der Städte, in deren Umkreis die Fabrikunternehmungen ihren Standort haben, in zahllosen kleinen ‚Industriedörfern'. Vielfach hat der Arbeiter selbst sein Häuschen, oder er bemüht sich, eine eigene Heimstätte zu erwerben. Das hat, biologisch gesehen, außerordentliche Vorteile",
.... „Nur selten sind in den sudetendeutschen Gebieten Zusammenballungen der Arbeitermassen in solchem Maße, wie wir sie in den reichsdeutschen Großstädten mit ihren Arbeiterquartieren vorfinden. Selbst in den großen Städten, wie Reichenberg, Außig, Troppau, Gablonz, wohnen verhältnismäßig wenig Arbeiter; sie siedeln auch hier vor allem in den Landgemeinden. Große Fabrikunternehmungen haben oft Arbeiter aus zahlreichen Orten. Die weltbekannten Schicht-Werke in Schreckenstein bei Außig z. B. haben Arbeiter, die aus elf Gerichtsbezirken und 87 Orten täglich zur Arbeit kommen. Oft wandern diese Leute drei bis vier Stunden oder fahren weither mit der Eisenbahn oder mit der Straßenbahn. Aber sie nehmen die Last der weitentlegenen Wohnung auf sich, weil sie ihre Seßhaftigkeit nicht aufgeben wollen. Wer diese gewaltigen Opfer an Zeit und Fußmärschen kennt, die sudetendeutsche Arbeiter ihrer Seßhaftigkeit bringen, der kann erst ganz ermessen, *welche soziale Wohltat die Lösung der Siedlerfrage für die Arbeiterschaft* werden könnte."

3. Ursachen und Folgen der städtebaulichen und siedlungspolitischen Plan- und Disziplinlosigkeit, zusammengefaßt.

Ursachen der schlechten Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten. Die Ursachen der schlechten Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten liegen, wie wir gesehen haben, in folgenden Verhältnissen begründet:

A. durch freies Spiel der Kräfte:

1. Freizügigkeit in der Anlage und in der Wahl der Arbeitstätten;
2. die allgemeine unbeschränkte liberalistische Freizügigkeit in der Wahl der Wohnung.

B. durch Mangel an einer planvollen Führung:

Interessenlosigkeit der Stadtverwaltungen an einer vorausschauenden Planung im Städtebau.

Anfang des Durcheinanders und Beginn des Mischcharakters bei der Anlage von Wohn- und Arbeitstätten. Da die Erfahrung fehlte und das liberalistische System sich auch nicht die Mühe machte, tiefer schürfende Überlegungen anzustellen, dachte man nicht an die verderblichen, sozial- und bevölkerungspolitischen Folgen. So wurde der willkürlichen Bauentwicklung noch Vorschub geleistet durch die Verkehrsentwicklung (Ausbau des Verkehrsnetzes), dann durch den

Ausbau der Industrieunternehmungen (Aussiedlung der Industrie in besondere Industriezentren). Hier liegt der Anfang des Durcheinanders und der Entstehung des Mischcharakters von Wohn- und Arbeitstätten.

C. durch die Bodenspekulation.

Die Bodenspekulation. Schaffung gesonderter Wohngebiete für Arbeiter, Angestellte und Beamte und exklusiver Villenviertel, alle ohne organische Beziehung zu den Arbeitstätten der Bewohner.

Die Bodenpreissteigerung zwang zur Finanzierungsmethode im privatkapitalistischen Sinne. Möglichst hohe Zinserträge sollten aus den Grundstücken herausgepreßt werden. Darum mußte jeder Quadratmeter Baugelände bis zum äußersten ausgenutzt werden, ohne Rücksicht auf die Lebensbedürfnisse und die Gesundheit der Mieter. Eine grauenhafte Überbebauung der Grundstücke mit Seiten-, Hinter- und — euphemistisch sogenannten — „Gartenhäusern“ setzte ein. Am wenigsten wurde bei Errichtung der berüchtigten Mietkasernen die Entfernung zwischen Wohnungs- und Arbeitstätte berücksichtigt, denn nicht menschenwürdige Wohngelegenheiten für schaffende Volksgenossen sollten sie bieten, sondern lediglich ergiebige Einnahmequellen für Kapitalisten und Spekulanten.

Die Folgen dieses kurzsichtigen Egoismus stellten sich mit unerbittlicher Logik ein: Entwurzelung und Verflachung, schwere Schädigung der Volksgesundheit, Kinderarmut und Kinderlosigkeit, Proletarisierung und Bolschewisierung.

II. Methode der Untersuchung der Betriebe in Berlin und im Reich.

Bei der Größe und Bedeutung der Frage Wohnstätte — Arbeitstätte durften die Untersuchungen sich nicht auf wenige einzelne Stellen beschränken, sondern mußten prinzipiell auf die allgemeinen Zustände und zwar nicht nur in der Reichshauptstadt, sondern — wenn auch naturgemäß in beschränkterem Maße — auf das alte Reichsgebiet ausgedehnt werden, um wünschenswerte Vergleichsmöglichkeiten zu erhalten. Was speziell Berlin anbetrifft, so war es praktisch unmöglich, sämtliche Betriebe einzubeziehen, dagegen mußten zumindest so viele Einzelfälle untersucht werden, daß nach dem *Gesetz der Großen Zahl* daraus mit möglichster Sicherheit maßgebende Schlüsse auf die *gesamten* Verhältnisse in Berlin gezogen werden konnten.

Zu diesem Zweck wurden alles in allem rd. *200 000* Fragebogen ausgegeben (s. Abb. 13, 14, 15), die nach den eigenen Angaben der befragten Arbeiter, Angestellten und Beamten einer großen Zahl von Betrieben praktisch zuverlässige Resultate erbringen mußten. Diese Fragebogen wurden durch das Entgegenkommen der Werks- und Betriebsleitungen

an die einzelnen Gefolgschaftsmitglieder ausgegeben und nach Ausfüllung wieder eingesammelt, um dann im Seminar meines Lehrstuhls für Raumordnung, Siedlungswesen und Städtebau ausgewertet zu werden. Die Bogen enthielten Nachfragen über Namen, Familienstand, Art der Beschäftigung, Wohnung und detaillierte Fragen über die Gesamtzeit,

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Arbeitsstelle:

AEG-Kabelwerk
Oberspree

Fragebogen
Untersuchung der Wegzeiten von
der Wohnung zur Arbeitsstätte

Roske, Paul
19.5.95 Piese
Sr/V

Vom Gefolgschaftsmitglied auszufüllen: Name Paul Roske

Vorname – Alter 42 Tätig als kaufm. Angest.

~~ledig~~ verheiratet 1 Kinder (auch volljährige), davon erwerbstätig —

wo

falls Ehefrau erwerbstätig — wo

Wohnung: Straße Nr. 4 Stockwerk – Postamt

Wieviel Räume 3 | ~~Alt- oder~~ Neubau | ~~Eigenheim oder~~ Siedlerstelle | Garten beim Haus ja, ~~nein~~ | Küche ja, ~~nein~~ | Bad ~~ja,~~ nein | Eigener Abort ja, ~~nein~~ | Miete 22.–

Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? 1 Stunde davon für die Benutzung

der Eisenbahn – Min. | der Straßenbahn 30 Min. | des Omnibus 10 Min.
Hoch-Untergr.-Bhn – Min. | des Fahrrades – Min. | Ich gehe z. Fuß 20 Min.

Wieviel Fahrgeld geben Sie hierfür wöchentlich aus? 4.20

Nichtzutreffendes auszustreichen.

Abb. 13.

die der einzelne für den einmaligen Weg von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte braucht, unter Angabe der benutzten Verkehrsmittel.

Bei der Verteilung der Fragebogen an die Unternehmungen wurde darauf Bedacht genommen, daß diese örtlich möglichst über das ganze Stadtgebiet verteilt sein sollten, und daß auch in der Auswahl selbst nicht allzu gleichförmige Betriebe erfaßt würden, damit nicht

Zufälligkeiten das Gesamtergebnis beeinträchtigten. Es durften also weder nur Betriebe befragt werden, die im Zentrum lagen, so daß der tägliche Verkehr nach dem Zentrum das Ergebnis einseitig hätte beeinflussen können, noch durften nur Betriebe untersucht werden, die an der Peripherie oder im Vorort lagen. Es erschien auch nicht

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Fragebogen
Untersuchung der Wegzeiten von der Wohnung zur Arbeitsstätte

Arbeitsstelle:
Ambi-Budd-Preßwerk
Berlin-Johannistal
Großberliner Damm

Vom Gefolgschaftsmitglied auszufüllen: Name [illegible]
Vorname Robert Alter 66 Tätig als [illegible]
~~ledig~~ verheiratet 10 Kinder (auch volljährige), davon erwerbstätig 10
wo
falls Ehefrau erwerbstätig wo

Wohnung: [illegible] Straße Nr. 100 Stockwerk [illegible] Postamt [illegible]
Wieviel Räume 2 Küche ja, ~~nein~~ | Bad ~~ja~~, nein | Eigener Abort ja, ~~nein~~
Garten beim Haus ~~ja~~, nein | Eigenheim oder Siedlerstelle | Monatliche Miete [illegible]

Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? 50 Minuten
davon für die Benutzung

der Eisenbahn 18 Min.	~~der Straßenbahn~~ Min.	~~des Omnibus~~ Min.
~~Hoch-Unterg.-Bhn~~ Min.	~~des Fahrrades~~ Min.	Ich gehe z. Fuß 30 Min.

Nichtzutreffendes auszustreichen.

Abb. 14.

richtig, nur Fabrikbetriebe heranzuziehen; es mußten auch Betriebe untersucht werden, die charakteristische andere Branchen und Arbeitsverhältnisse betrafen. Es sollten weiterhin nicht nur Fabriken und Handelsbetriebe überprüft werden, sondern ebenso öffentliche Einrichtungen, damit man auch für die Verhältnisse bei den Angestellten und Beamten der Ministerien und Kommunalverwaltungen Anhalts-

punkte gewinnen konnte. Zuletzt wandten wir unsere Aufmerksamkeit noch kleineren Handwerksbetrieben und Ladengeschäften in der City zu.

So sind, um nur einige herauszugreifen, untersucht worden (Abb. 16):

das Reichsarbeitsministerium,
der Scherl-Verlag im Zentrum der Stadt,
Siemens-Schuckert-Werke im Nordwesten,

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Fragebogen
Untersuchung der Wegzeiten von der Wohnung zur Arbeitsstätte

Arbeitsstelle:
Ambi-Budd-Preßwerk
Berlin-Johannisthal
Großberliner Damm

Vom Gefolgschaftsmitglied auszufüllen: Name ...
Vorname Robert Alter 66 Tätig als ...
~~ledig~~ verheiratet 10 Kinder (auch volljährige), davon erwerbstätig 10
wo
falls Ehefrau erwerbstätig ... wo ...

Wohnung: ... Straße Nr. 100 Stockwerk ... Postamt ...
Wieviel Räume 2 Küche ja, ~~nein~~ | Bad ~~ja~~, nein | Eigener Abort ja, ~~nein~~
Garten beim Haus ~~ja~~, nein | Eigenheim oder Siedlerstelle | Monatliche Miete 32.50

Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? 50 Minuten
davon für die Benutzung

der Eisenbahn 18 Min.	~~der Straßenbahn~~ Min.	~~des Omnibus~~ Min.
~~Hoch-Untergr.-Bhn~~ Min.	~~des Fahrrades~~ Min.	Ich gehe z. Fuß 30 Min.

Nichtzutreffendes auszustreichen.

Abb. 15.

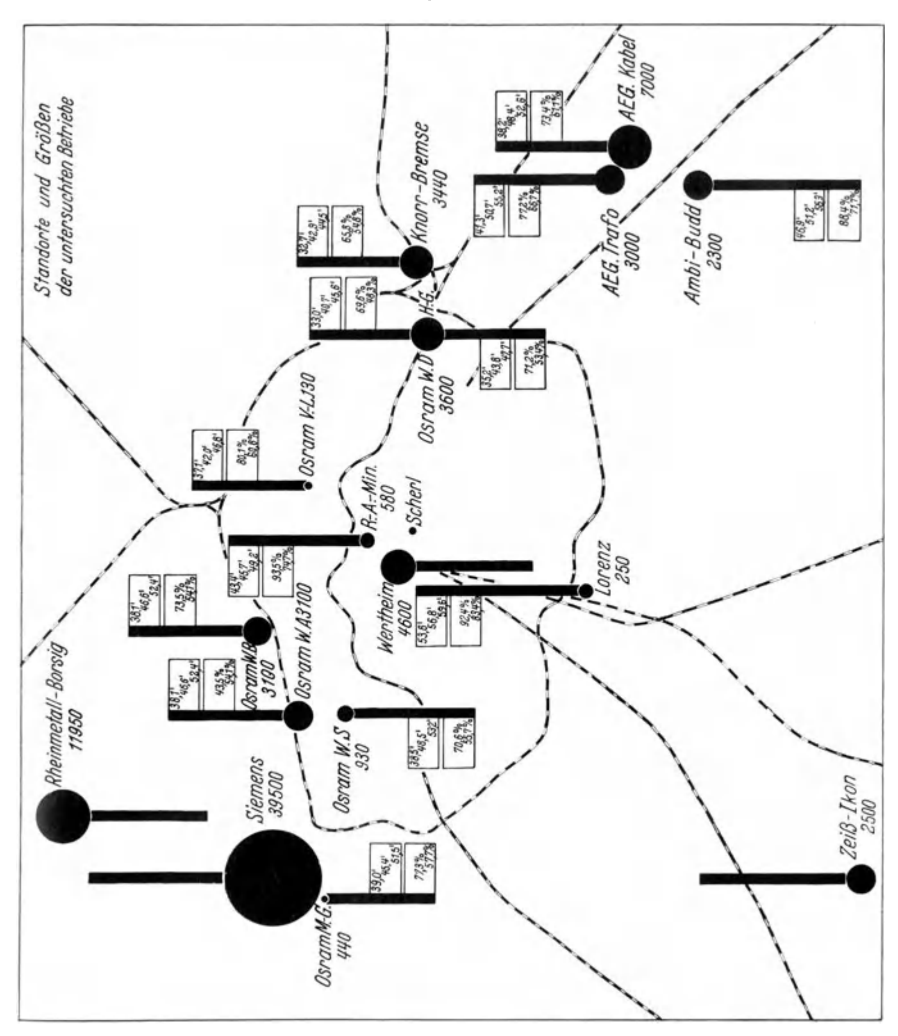
AEG Transformatoren-Werk, Ambi-Budd im Südwesten,
Zeiß Ikon im Südwesten,
Lorenz-Werke im Südosten,
Deutsche Waffen- und Munition AG. im Norden.

Eine Liste *sämtlicher* untersuchter Betriebe findet sich nachstehend.

1. Untersuchte Betriebe.

a) *In Berlin.*

Lorenz AG.,
Kabelwerk Oberspree AEG.,
Ambi-Budd Niederschöneweide-Johannisthal,



Deutsche Waffen- und Munition AG. Borsigwalde, Osram-Hauptgeschäft, Osram-Verkaufslager, Osram-Werk A u. B, Osram-Werk D,

Zeichenerklärung: Die Zahlen unter den Namen der Betriebe geben die Stärke der untersuchten Belegschaft an, der die Fläche des dazugehörigen Kreises entspricht. Die Länge der Fahnenstange steht im Verhältnis zur durchschnittlichen Wegzeit. Auf der obersten Tafel sind die einmaligen Wegzeiten in Minuten angegeben und zwar der Gesamtbelegschaft, der Fernwohner über 20′ und der Fernwohner über 30′. Die andere Tafel enthält den vom Hundertsatz der Fernwohner über 20′ und über 30′.

Osram-Werk S,
Scherl-Verlagsbetriebe,
Wertheim-Kaufhäuser,
Knorr-Bremse AG.,
Reichsarbeitsministerium,
Siemens,
Zeiß-Ikon,
Handwerksbetriebe in der City,
Ladengeschäfte in der City.

b) *Außerhalb Berlins.*

Franz Braun, Zerbst,
Grosse & Vockeroth, Küstrin-Neustadt,
Norddeutsche Kartoffelmehlfabrik, Küstrin,
Zeidler & Wimmel, Bunzlau,
Wurzener Teppichfabrik,
Daimler-Benz Gaggenau, Mannheim, Stuttgart und Sindelfingen,
IG.-Farben, Kamerawerk in München,
Heinrich Lanz, Zweibrücken,
Robert Bosch, Stuttgart,
Adam Opel, Rüsselsheim,
Maximilianshütte, Kalkwerk Lengefeld; Hüttenverwaltung Haidhof, Oberpfalz; Grubenwerk Auerbach; Thüringergruben, Rosenberg; Hüttenwerk, Unterwellenborn; Saalfeld; Hüttenwerk Sulzbach-Rosenberg.

Die Auswertung der Fragebogen war schwierig. Sie mußte nach verschiedenen Gesichtspunkten erfolgen. Zunächst wurden die Nahwohner von den Fernwohnern getrennt. Zu den Nahwohnern rechneten wir zuerst alle Personen, die innerhalb von 20 Minuten den Weg von der Wohnstätte zur Arbeitstätte überwinden konnten. Dann wurden die Fernwohner gegliedert in diejenigen, die über 20 Min., eine halbe Stunde, dreiviertel Stunde, eine Stunde, eineinhalbe, zwei Stunden und mehr für den *einmaligen Weg* von der Wohnstätte zur Arbeitstätte brauchten.

Um allen evtl. Einwürfen von vornherein zu begegnen, wurde dann noch bei der abschließenden Gesamtauswertung der durch die weiten Arbeitswege vergeudeten Zeit eine zweite Gruppierung der Nah- und Fernwohner vorgenommen, in der wir zu den letzteren alle diejenigen Belegschaftsmitglieder rechneten, die in einer Entfernung über 30 Minuten von ihrer Arbeitsstätte wohnen.

Ferner wurden die Ermittlungen dahingehend ausgewertet, ob ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der zentralen bzw. peripheren Lage des Betriebes, der Wohnung des Arbeitnehmers, der Entfernung zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte sowie der Kinderzahl des Belegschaftsmitgliedes besteht. Also: ob und welchen Einfluß

1. die Lage des Werkes (zentral oder peripher),

2. die Wohnung des Arbeitnehmers (zentral oder peripher),

3. die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte **auf die Kinderzahl** der Belegschaftsmitglieder ausübt?

Diese Erhebungen zur Klärung vermuteter Zusammenhänge sind zu gleicher Zeit mit der Hauptuntersuchung der Wegzeiten und Wegentfernungen durchgeführt worden und hatten zusammengefaßt folgendes Ergebnis:

1. Die erste Beziehung wurde als bedeutungslos erkannt, da die Lage des Betriebes allein keinerlei biologischen Einfluß auf die nicht im Werke selbst oder in dessen unmittelbarer Nähe Wohnenden haben kann.

2. Die Lage der Wohnung zeigt dagegen einen deutlich wahrnehmbaren Einfluß auf die Gesundheit der Gesamtfamilie sowie die Zahl der Kinder.

3. Die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitstätte hat ebenfalls einen sichtbaren Einfluß auf die Kinderzahl der Belegschaft. Auf diese Zusammenhänge werden wir noch im Laufe unserer Arbeit zu sprechen kommen.

Es schien auf den ersten Blick zwar nicht im Rahmen dieser Arbeit zu liegen, den Untergründen der erschreckend niederen Nachwuchsziffern der Berliner Bevölkerung nachzuspüren. Da diese Fragen aber von überragender Bedeutung für die Gesamtheit des deutschen Volkes sind und zudem noch in einem zwar nicht leicht aufzudeckenden, doch unleugbaren Zusammenhang mit der schlechten Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten stehen, waren uns diese Ergebnisse unserer Umfrage, sozusagen als Nebenresultate, höchst willkommen.

Wie schon zuvor bemerkt und wie aus der Aufstellung S. 26 ersichtlich, beschränkten wir unsere Untersuchungen nicht auf Berlin allein, sondern dehnten sie auf die verschiedensten größeren und kleineren Betriebe innerhalb des Reichs und zwar in Großstädten sowohl wie in Mittel- und Kleinstädten aus.

In den Großstädten sind die Wegzeiten zwar geringer als in der Reichshauptstadt aber immer noch viel zu hoch. Die durchschnittliche Kinderzahl der Belegschaftsmitglieder ist nicht ganz so erschreckend gering wie in Berlin, das ja überhaupt die niederste Geburtenziffer des Reiches aufweist.

Sehr viel besser dagegen erscheinen die Verhältnisse in den Mittel- und Kleinstädten. Hier bleibt die Entfernung von Wohn- und Arbeitstätte fast ausnahmslos unter der 20 Minutengrenze. Durchschnittlich wird nur eine Wegzeit von 10—15 Minuten benötigt. Auch unsere Erwartung, daß bei Aussiedlung der Industrie in kleinere Städte die *biologischen* Verhältnisse günstiger sein würden, hat sich bestätigt, wenn

auch nicht in dem Ausmaße, wie es wünschenswert wäre. Zwar bleiben die Koeffizienten der Kinderzahl immer noch weit hinter dem Reichssoll von 3, 2 Kindern pro Ehe zurück, doch ändert sich das Bild, wenn wir berücksichtigen, daß bei unsern Untersuchungen nicht die Zahl der

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Siedlung: Neue Scholle
Berlin-Buckow-West

Fragebogen

Die Untersuchung dient lediglich wissenschaftlichen Vorarbeiten für Siedlungszwecke. Eine genaue Beantwortung aller Fragen liegt daher im eigenen Interesse aller Erwerbstätigen.

1. Haushaltsvorstand
   Name: Willy Eicke
   Alter: 50   ledig / verheiratet / verwitwet / geschieden
   Tätig wo: Firma Straße zur Zeit arbeitslos
   seit wann?
   Tätig als:
   falls Ehefrau erwerbstätig, wo: nein
2. Gesamtzahl der im Haushalt lebenden Kinder: 10
   davon minderjährig: 10 volljährig: — erwerbstätig: 2
   bei welcher Firma: Ambi-Bud u. Naffia
3. Wohnung: Glimmer-Weg Straße Nr. 26
   Wieviel Stuben zwei | Küche ja, nein | Bad ja nein | Eigener Abort ja, nein | Garten b. Haus ja, nein | Monatliche Miete 18,09
4. Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? 1 1/2 Std. Wie verteilt sich diese Zeit auf die folgenden Beförderungsarten:
   Eisenbahn — Min. | Straßenbahn 75 Min. | Omnibus — Min.
   Hoch-Untergr.-Bhn — Min. | Fahrradweg — Min | Fußweg 15 Min.
   Wieviel Fahrgeld geben Sie hierfür wöchentlich aus? 3,00 Mk.
   Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? ja
   und warum? (Bei ausführlicheren Angaben Rückseite benutzen) gesundheitlich und im Interesse der Kinder

Nichtzutreffendes auszustreichen.

Abb. 17.

Kinder je Ehe überhaupt, sondern nur die der ständig im Haushalt lebenden erfaßt wurde. Diese aber übertrifft die für die Reichshauptstadt und für die übrigen Großstädte gefundene Durchschnittsziffer ganz erheblich.

Solche Resultate legten den Gedanken nahe, nun auch noch eine Anzahl von ausgesprochenen Siedlungen in unsere Untersuchung einzubeziehen, da ja offenbar nicht nur die Länge der Arbeitswege mit der

damit verbundenen mehr oder weniger starken Kürzung der Freizeit, sondern auch die Wohnweise von starkem Einfluß auf die biologischen Verhältnisse zu sein schien. Daß dabei die anfängliche Nebenfrage immer gleichwertiger sich der Hauptfrage zur Seite stellte, *läßt sich*

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Siedlung:

Fragebogen

Die Untersuchung dient lediglich wissenschaftlichen Vorarbeiten für Siedlungszwecke. Eine genaue Beantwortung aller Fragen liegt daher im eigenen Interesse aller Erwerbstätigen.

1. Haushaltsvorstand
   Name: Gustav Sodeikat
   Alter: 51 Jahre ledig / verheiratet / verwitwet / geschieden
   Tätig wo: Firma Straße Siemens-Schuckert-Kabelwerk Gartenfeld seit wann? 2.10.24
   Tätig als: Wickler
   falls Ehefrau erwerbstätig, wo:
2. Gesamtzahl der im Haushalt lebenden Kinder: 1
   davon minderjährig: 1 volljährig: – erwerbstätig:
   bei welcher Firma:
3. Wohnung: Siemenssiedlung Hohenzollernkanal III Straße Nr. 9
   Wieviel Stuben 3 | Küche ja, nein | Bad ja, nein | Eigener Abort ja, nein | Garten b. Haus ja, nein | Monatliche Miete 24 RM
4. Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? 20 Min Wie verteilt sich diese Zeit auf die folgenden Beförderungsarten:
   Eisenbahn Min. | Straßenbahn Min. | Omnibus Min.
   Hoch-Untergr.-Bhn Min. | Fahrradweg Min | Fußweg 20 Min.
   Wieviel Fahrgeld geben Sie hierfür wöchentlich aus? –
   Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? Ja
   und warum? (Bei ausführlicheren Angaben Rückseite benutzen) Gute Luft, kurzer Weg

Nichtzutreffendes auszustreichen.

Abb. 18.

mit der **ungeheuren Wichtigkeit des Nachwuchsproblems für das Gesamtleben und das gesicherte Fortbestehen der Nation** *durchaus rechtfertigen*.

Wir haben darum weiterhin *fast alle Berliner Siedlungen* untersucht (Abb. 17, 18, 19, 20) und konnten mit Befriedigung feststellen, daß in der Tat dort die Verhältnisse erstaunlich viel besser lagen als bei der sonstigen großstädtischen Wohnweise und selbst höhere Ziffern aufweisen als die Mittelstädte.

Um nun wieder auf unser Hauptthema der „Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten“ zurückzukommen, so waren die bei der Berechnung der Wegzeiten gefundenen Zahlen so erschreckend, daß unwillkürlich Zweifel an der Zuverlässigkeit der von den Belegschaftsmitgliedern gemachten Angaben auftauchten. Zur Kontrolle wurden

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Siedlung: XXX

Fragebogen

Die Untersuchung dient lediglich wissenschaftlichen Vorarbeiten für Siedlungszwecke. Eine genaue Beantwortung aller Fragen liegt daher im eigenen Interesse aller Erwerbstätigen.

1. Haushaltsvorstand
Name: Hans Becker
Alter: 44 ledig / verheiratet / verwitwet / geschieden
Tätig wo: Firma Straße
seit wann? —
Tätig als: —
falls Ehefrau erwerbstätig, wo: —

2. Gesamtzahl der im Haushalt lebenden Kinder: 12
davon minderjährig: 12 volljährig: — erwerbstätig: 2
bei welcher Firma: —

3. Wohnung: Straße Nr.
Wieviel Stuben 4 | Küche ja, nein | Bad ja, nein | Eigener Abort ja, nein | Garten b. Haus ja, nein | Monatliche Miete 13.80

4. Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? — Wie verteilt sich diese Zeit auf die folgenden Beförderungsarten:

Eisenbahn ... Min.	Straßenbahn ... Min.	Omnibus ... Min.
Hoch-Untergr.-Bhn ... Min.	Fahrradweg ... Min	Fußweg ... Min.

Wieviel Fahrgeld geben Sie hierfür wöchentlich aus? —
Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? ja
und warum? (Bei ausführlicheren Angaben Rückseite benutzen) wegen der Kinderzahl

Nichtzutreffendes ausstreichen.

Abb. 19.

Stichproben gemacht. Wir griffen aus den Berliner Betrieben einige heraus, um sie noch einer weiteren zuverlässigeren, aber auch bedeutend mühseligeren und zeitraubenderen Untersuchungsmethode zu unterziehen: Der Umstand, daß auf den Fragebogen auch die Wohnung, der Belegschaftsmitglieder nach Postbezirk, Straße und Hausnummer ausgefüllt worden war, ermöglichte es, eine „Verkehrsspinne“ für die Ge-

folgschaft des betreffenden Werkes auf den Stadtplan aufzutragen. Die Verkehrsspinne entsteht durch punktale Eintragung der einzelnen Wohnungen und deren lineare Verbindung mit der Arbeitsstätte. Die jeweilige Länge einer so entstandenen Verbindungsgeraden entspricht maßstäblich

Lehrstuhl für Siedlungswesen,
Raumordnung und Städtebau
an der Technischen Hochschule Berlin
Staatssekretär Professor Feder

Siedlung:

Fragebogen

Die Untersuchung dient lediglich wissenschaftlichen Vorarbeiten für Siedlungszwecke. Eine genaue Beantwortung aller Fragen liegt daher im eigenen Interesse aller Erwerbstätigen.

1. Haushaltsvorstand
Name:
Alter: ledig / verheiratet / verwitwet / geschieden
Tätig wo: Firma / Straße
seit wann?
Tätig als:
falls Ehefrau erwerbstätig, wo:

2. Gesamtzahl der im Haushalt lebenden Kinder:
davon minderjährig: volljährig: erwerbstätig:
bei welcher Firma:

3. Wohnung: Straße Nr.
Wieviel Stuben | Küche ja, nein | Bad ja, nein | Eigener Abort ja, nein | Garten b. Haus ja, nein | Monatliche Miete

4. Wieviel Minuten brauchen Sie für den einmaligen Weg von Ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte? Wie verteilt sich diese Zeit auf die folgenden Beförderungsarten:
Eisenbahn ... Min. | Straßenbahn ... Min. | Omnibus ... Min.
Hoch-Untergr.-Bhn ... Min. | Fahrradweg ... Min. | Fußweg ... Min.
Wieviel Fahrgeld geben Sie hierfür wöchentlich aus?
Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung?
und warum? (Bei ausführlicheren Angaben Rückseite benutzen)
Nichtzutreffendes auszustreichen.

Abb. 20.

der Entfernung zwischen Wohnung und Werk in Luftlinie. Die Ergebnisse unserer Untersuchung mittels Verkehrsspinne bringen wir auf S. 42 ff.

2. Beschreibung der Auswertungsbogen.

a) Für die Betriebe (A).

Zum besseren Verständnis der Unterteilung des Auswertungsbogen A, sollen die einzelnen Spalten beschrieben werden:

Spalte 1

gibt die Zeit an, welche für den einmaligen Anmarschweg von der Wohnung zur Arbeitstätte benötigt wird. Wir haben Differenzierungen bis zu 20 Minuten, dann bis zu rd. 30 Minuten festgelegt, von da an haben wir die Wegzeiten nach Viertelstunden geordnet. Eine genauere Differenzierung hat sich als nicht tunlich erwiesen. Die Befragten sind meistens nur in Viertelstunden-Zeitabschnitten zu denken gewohnt und nicht in Minuten.

Die Belegschaftsmitglieder, die einen längeren Zeitaufwand als 20 Minuten[1] haben, bezeichnen wir bei unserer Untersuchung als Weitwohner (Fernwohner.)

Spalte 2

gibt die Anzahl der ledigen, geschiedenen und verwitweten Einzelpersonen an, *die keinen eigenen Haushalt führen.*

Spalte 3 und 4

stellen die Haushalte fest. Die Sparte 3 die Haushalte der Ledigen, Verwitweten, Geschiedenen *mit Kindern.* Die Spalte 4 gibt die Anzahl der Verheirateten an, die sich wieder unterteilen in *die Verheirateten ohne Kinder* (a) und *die Verheirateten mit Kindern* (b).

Spalte 5

zeigt die Gesamtzahl der ausgewerteten Belegschaftsmitglieder. Sie stellt also die Summe der Erwerbstätigen aus der Spalte 2, 3 und 4 dar.

Spalte 6

ergibt die Summe der Haushalte aus der Addition der Spalten 3 und 4.

Spalte 7

zeigt unter dem Begriff „Erwachsene" die Summe sämtlicher Erwerbstätiger, zuzüglich der Summe der Ehefrauen der verheirateten Gefolgschaftsmitglieder.

Spalte 8

bezeichnet die Summe sämtlicher in den Haushalten (Spalte 3 und 4) lebenden Kinder und

Spalte 9

die Kinderzahl *pro Erwerbstätigen.* Die Zahl ist gebildet durch die Division der Spalte 8 durch die Spalte 5.

Spalte 10

gibt die Zahl der Kinder *pro Haushalt* an.

Ferner ist auf der Tabelle, außer dem Raum der „besonderen Be-

---

[1] Bei den ausgezeichneten Schnellbahnverbindungen der Großstädte werden die Entfernungen rascher zurückgelegt als auf dem Lande oder in der kleinen Stadt.

Um allen Einwürfen zuvorzukommen, haben wir auch die Weitwohner (Fernwohner) ab 30 Minuten in einer besonderen Tabelle zur Darstellung gebracht.

merkungen" der *Gesamtdurchschnitt der Anmarschwege*, sowie der Durchschnitt der Anmarschwege *ohne die Nahwohner* (Arbeitswege bis längstens 20 Minuten) angegeben.

Die Auswertungsbogen A wurden in doppelter Weise bezüglich der zur Zeit der Untersuchung im Haushalt lebenden Kinder ausgewertet.

Der Auswertungsbogen A_1 läßt die erwachsenen, von den Eltern nicht mehr abhängigen Nachkommen außer Betracht. Diese wohnen meist nicht mehr dauernd im elterlichen Haushalt. Ferner sind sie großenteils in einer Zeit geboren, in der der Geburtenrückgang der Nachkriegszeit noch nicht so fühlbar in Erscheinung trat. Es schalteten demnach alle Verheirateten, Volljährigen, Heeres- und Arbeitsdienstler, die meisten erwerbstätigen Kinder aus. Mitgezählt wurden jedoch Lehrlinge, Laufburschen, Fortbildungsschüler. Diese

Tab. 1. Auswertungsbogen A_1: AEG., Kabelwerk Oberspree.

1	2	3						4								5	6	7	8	9	10
Anmarschzeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet geschieden ohne Kinder[1]	Haushalte: Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]						Haushalte: Verheiratete ohne Kinder	Haushalte: Verheiratete mit Kindern[1]							Die Gesamtzahl der Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelpersonen)	Erwachsene, d.h. sämtl. Erwerbstät. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	7						
0—20 Min.	481	37	13	3	—	1	1	571	282	86	27	8	3	1	—	1514	1033	2492	671	0,44	0,60
½ Stde.	393	29	14	—	1	—	—	468	252	103	34	9	2	1	—	1317	924	2197	673	0,51	0,70
¾ ,,	409	62	15	1	1	—	—	423	233	107	28	10	2	—	1	1292	883	2096	687	0,53	0,73
1 ,,	351	52	10	1	—	—	—	340	190	93	17	5	1	1	1*	1076	725	1724	541	0,50	0,70
1¼ ,,	96	8	2	—	—	1	—	89	60	17	6	2	1	—	—	282	186	457	142	0,50	0,71
1½ ,,	48	6	—	—	—	—	—	46	37	9	4	2	1	—	—	153	105	252	86	0,56	0,81
1¾ ,,	5	—	1	—	—	—	—	4	2	2	—	1	—	—	—	15	10	24	11	0,73	1,11
2 ,,	7	2	—	—	—	—	—	5	5	1	—	1	—	—	—	21	14	33	13	0,62	0,92
Σ	1790	196	55	5	2	2	1	1946	1061	418	116	38	10	3	1 1*	5670	3880	9275	2824	**0,50**	**0,69**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, nicht mehr von den Eltern abhängigen Nachkommen. * 8 Kinder.
Anmarschzeit Gesamtdurchschnitt 38,2′, ohne Nahwohner: 48,8′.

Weitere Auswertungsbogen ders. Art siehe Tabellenanhang!

Tab. 2. Auswertungsbogen A_2: Ambi-Budd, Berlin.

Bemerkungen: [1] Mit Volljährigen, Verheirateten und Erwerbstätigen.

1	2	3						4								5	6	7	8	9	10
Anmarschzeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder [1]	Haushalte: Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern [1]						Haushalte: Verheiratete ohne Kinder	Haushalte: Verheiratete mit Kindern [1]							Die Gesamtzahl d. Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte	Erwachsene, d. h. sämtl. Erwerbstät. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	7						
0—20 Min.	84	1	—	1	—	—	—	75	71	22	9	3	1	—	1	266	184	448	170	0,64	0,91
½ Stde.	130	8	3	—	—	—	—	140	151	61	19	6	4	—	1, 1*, 1†	524	394	907	403	0,77	1,02
¾ ,,	170	14	6	3	1	—	—	178	179	96	27	7	3	1	—	686	516	1178	550	0,80	1,03
1 ,,	142	16	3	1	1	—	—	116	143	70	17	6	3	1	1	520	378	877	415	0,80	1,08
1¼ ,,	40	3	1	1	—	—	1	39	58	24	6	3	—	—	—	176	136	306	150	0,85	1,05
1½ ,,	15	4	—	—	—	—	—	29	23	10	2	2	1	—	—	86	71	153	66	0,77	0,90
1¾ ,,	2	1	—	—	—	—	—	7	9	3	1	—	1	—	—	24	22	45	23	0,96	1,05
2 ,,	—	—	—	—	—	1	—	5	4	2	—	—	—	—	—	12	12	23	13	1,08	0,73
Σ	583	47	13	6	2	1	1	589	638	288	81	27	13	2	3, 1†, 1	2294	1713	3937	1790	**0,78**	**1,02**

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 46,9′, ohne Nahwohner: 51,2′. * 8 Kinder, † 10 Kinder.

jedoch nur in der Annahme, daß sie meist noch dem Haushalt angehören und wirtschaftlich meistens noch vollkommen von den Eltern abhängig sind.

In den Auswertungsbogen A 2 werden der Vollständigkeit halber **sämtliche** von den Befragten angegebene Nachkommen also auch die in den Auswertungsbogen A_1 unberücksichtigten volljährigen, verheirateten, erwerbstätigen usw. aufgeführt, soweit sie sich im Haushalte des Befragten aufhielten.

Beispiele: Der Arbeiter Schmidt gibt an: er habe drei volljährige Kinder, davon ist ein Kind in Frankfurt a. M. tätig. Es lebt also nicht im Haushalt der Eltern, das Kind ist also weder in Auswertungsbogen A_1 noch in A_2 aufgeführt.

Der Arbeiter Schulz hat drei minderjährige Kinder. Ein Kind ist Lehrling, das andere Kind ist als Hilfsarbeiter beschäftigt (es ist anzunehmen, daß dieses Kind selbständiges Einkommen hat), das dritte Kind ist Volksschüler. In diesem Falle sind in Auswertungsbogen A_2 alle drei Kinder aufgeführt, da sie im elterlichen Haushalt leben. In A_1 jedoch nur der Lehrling und der Volksschüler, da der Hilfsarbeiter zwar im Haushalt lebt, wirtschaftlich aber nicht mehr von den Eltern abhängig ist.

Der Arbeiter Meier hat zwei volljährige Kinder, die beide im Haushalt leben, obgleich die eine Tochter verheiratet ist, die andere dem Vater die Wirtschaft führt. In diesem Falle sind in Auswertungsbogen A_1 keine Kinder, in A_2 zwei Kinder aufgeführt.

Ein weiterer Arbeiter Müller hat eine zwar minderjährige, aber außerhalb des väterlichen Haushalts lebende Tochter. Dieses Kind findet sich in keinem der Auswertungsbogen.

b) Untersuchungen Berliner Siedlungen (B).

Um die bei Untersuchung der Werke erzielten Resultate zu ergänzen und sie gleichzeitig einer gewissen Kontrolle zu unterziehen schien es weiterhin geraten auch einmal von schon vorhandenen Siedlungen ausgehend eine Untersuchung der Wegzeiten sowohl wie der dortigen biologischen Verhältnisse vorzunehmen. Die B-Bogen zeigen die Auswertungsergebnisse in den verschiedenen Großberliner Siedlungen verschiedenster Art. Jeder dieser Auswertungsbogen ist in zwei Unterabteilungen gegliedert:

Abschnitt 1 ist nach dem Anmarschweg von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte aufgegliedert. Unter den Nahwohnern der Auswertungsbogen B mußten mitunter auch die zur Zeit Arbeitslosen, die dauernd Invaliden, Altersrentner und auch solche Personen aufgeführt werden, deren Gewerbe (Bauarbeiter oder ähnliche) keine dauernde Arbeitsstätte zuläßt, und die darum unsere Anfrage nach der Anmarschzeit unbeantwortet

Tab. 3. Auswertungsbogen B.

I) Siedlung: Stadtrandsiedlung Biesdorf-Süd-Berlin — Anmarschzeit: 62′ — Anmarschzeit ohne Nahwohner: 72′

Zeit in Minuten rd.	Anzahl der Familien	Im Haushalt lebende Kinder: minderjährig 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	volljährig 1	2	3	4	5	6	7 Kinder (Anzahl der Haushalte)	Davon erwerbstätig	Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kind. im Durchschnitt	Zahl der im Haushalt lebenden minderjährigen Kinder
20	14*	—	2	1	2	—	2	4	2	1	—	6	1	—	—	—	—	—	18	74	5,29	4,71
30	8	1	3	—	1	—	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	8	27	3,38	3,13
45	11	—	3	1	1	1	3	1	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	18	53	4,82	4,50
60	20	—	8	2	4	2	1	—	1	1	—	6	1	—	1	—	—	—	23	64	3,20	2,60
75	9	—	3	—	3	1	—	1	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	7	26	2,79	2,44
90	10	—	—	3	1	2	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	39	3,90	3,90
105	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1,50	1,50
120	8	—	2	1	2	1	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	7	26	3,25	3,00
über 120	3	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	5	10	3,33	2,00
Σ	85	1	22	10	14	8	12	7	4	4	1	19	6	—	1	—	—	—	93	322	3,79	3,38

II)

Alter des Haushaltsvorstandes	Im Haushalt lebende Kinder: minderjährig 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	volljährig 1	2	3	4	5	6	7	Anzahl der Haushaltsvorstände	Zahl der Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kinder
bis 30 Jahre	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1,00
,, 40 ,,	—	4	1	6	2	3	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	20	76	3,80
,, 50 ,,	—	12	6	7	3	8	4	2	3	—	11	3	—	1	—	—	—	44	180	4,09
,, 60 ,,	—	4	2	1	3	1	2	—	1	—	8	3	—	—	—	—	—	17	62	3,65
über 60 ,,	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	1,00

Anfrage: Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? Antwort: bejahend: 80, davon:

Liebe zur Natur, Scholle, Eigenheim, Gartenbau, Kleintierzucht:	Gesundheitsgründe:	Wirtschaftliche Gründe:	Gedeihen der Kinder:	Ohne Grundangabe:
14 + *1* = 15	6 + *2* = 8	4 + *1* = 5	2 + *12* = 14	38

Keine Antwort: 4
Einschränkend: 1
Verneinend: —

Die Kursivziffern bedeuten die Zahl derer, die mehrere Gründe angegeben haben. Sie sind in der am stärksten betonten Rubrik aufgeführt.

* Die Nahwohner sind großenteils erwerbslos. Es fehlt darum meist die Zeitangabe.

Weitere Auswertungsbogen ders. Art siehe Tabellenanhang!

ließen. Hierdurch wird der Gesamtdurchschnitt etwas herabgedrückt. Diese Arbeiter gänzlich auszuschalten, schien nicht zweckmäßig: Die Kinderzahl ihrer Ehen mußte mit berücksichtigt werden! In Fällen, in denen die oben angeführten Kategorien überwiegen, ist in der Tabelle selbst ausdrücklich darauf hingewiesen worden.

Abschnitt II zeigt den Altersaufbau der Siedlergemeinschaft. Er gibt zu der Spalte „Zahl der im Haushalt lebenden Kinder" des Abschnittes 1 eine Erläuterung oder Korrektur. Es zeigt sich, daß naturgemäß die jungen Ehen (bis zu 30 Jahren des Haushaltungsvorstandes), in denen noch weiterer Nachwuchs zu erwarten ist, und diejenigen der Haushaltungsvorstände, die das 60. Lebensjahr überschritten haben und deren erwachsene Kinder längst nicht mehr dem Haushalt der Eltern angehören, die geringste Kinderzahl aufweisen.

III. Ergebnisse der Auswertung.

1. Die Gesamtverluste an Freizeit für die Gefolgschaftsmitglieder der untersuchten Werke.

a) In Berlin.

1. Einmaliger Weg pro Tag. Bei den von uns genau untersuchten rund 92100 Erwerbstätigen in *Berlin* gehen für Zurücklegung des einmaligen Weges von der Wohnung zur Arbeitsstätte bei einem Gesamtdurchschnitt von 40,9 Minuten pro Person 3 766 890 Minuten oder 62 782 Stunden oder 7843 Tagewerke (1 Tagewerk = 8 Betriebsstunden) allein an Zeit verloren, ohne Berücksichtigung der geldlichen und sonstigen Verluste.

2. Hin- und Rückweg pro Tag. Das ergibt für den Hin- und Rückweg 7 533 780 Minuten oder 125 563 Stunden oder 15 685 Tagewerke zu 8 Arbeitsstunden.

Zeitverlust der gesamten erwerbstätigen Bevölkerung Berlins. Das entspricht umgerechnet auf die gesamte erwerbstätige Bevölkerung Berlins [1] einem *täglichen* Verlust von 144 797 452 Minuten oder 2 413 290 Stunden oder 301 661 Tagewerke.

Gesamtzeitverlust im Jahre. Obige Zahlen für das Jahr (zu 300 Arbeitstagen) umgerechnet ergeben 723 987 000 Stunden oder 90 498 300 Tagewerke.

---

[1] Es konnte nur die Zahl der Erwerbstätigen im Jahre 1933 mit 1 770 140 zugrunde gelegt werden, da neuere zuverlässige Ziffern nicht zur Verfügung stehen. Die Zahl der Erwerbstätigen und damit des Gesamtverlustes dürfte sich in den letzten fünf Jahren noch stark erhöht haben.

Tab. 4.

Anmarschzeiten der Gefolgschaften der vom Lehrstuhl für Siedlungswesen, Raumordnung und Städtebau an der Technischen Hochschule Berlin untersuchten Berliner Betriebe.

Betriebe	Belegschaft insgesamt Personen	durchschnittl. Anmarschz. in Min.	Summe der Minuten	davon Fernwohner über 20 Minuten Personen	Minuten im Durchschnitt	Summe der Minuten	davon Fernwohner über 30 Minuten Personen	Minuten im Durchschnitt	Summe der Minuten	Prozente der Fernwohner über 20 Min.	Prozente der Fernwohner über 30 Min.
AEG. Kabel, Oberschw. . . .	5 670	38,2	216 365	4 156	48,4	201 225	3 386	52,6	178 125	73,3	59,7
AEG. Trafo, Oberschw. . . .	2 906	41,3	120 018	2 190	50,1	112 858	1 870	55,2	103 258	75,3	64,4
Ambi-Budd, Johstal.	2 294	46,9	107 589	2 028	51,2	104 929	1 638	56,9	93 229	88,4	71,4
Knorr-Bremse, Oberschw. . .	3 436	32,7	112 357	2 244	42,9	94 477	1 874	44,5	83 377	65,3	54,8
Lorenz (Teilbetr.)	249	53,6	13 346	230	56,8	13 060	208	59,6	12 400	92,4	83,5
Osram Haupt-Geschäft . . .	1 379	35,2	48 541	982	43,8	42 586	747	47,7	35 536	71,2	53,4
Osram-Werk D.	3 557	33	117 381	2 476	40,7	101 166	1 720	45,6	78 486	69,6	48,3
Osram-Werk A, B	6 289	38,1	239 611	4 624	46,6	214 636	3 401	52,4	177 946	73,5	54,1
Osram-Verk.-Lager	131	37,1	4 860	105	42	4 470	79	46,8	3 690	80,1	60,3
Osram-Werk S. Charlbg. . . .	932	38,5	35 882	658	48,5	31 772	519	53,2	27 602	70,6	55,7
Osram Masch. Glas	437	39	17 043	338	45,4	15 558	252	51,5	12 978	77,3	57,7
Reichs-Arbeitsministerium . .	577	43,4	25 042	540	45,7	24 487	431	49,2	21 217	93,5	74,7
Scherl (Techn. Pers. u. kaufm. Angestellte zusammen) . . .	3 558	41	145 900	3 082	46	141 640	2 396	50,5	121 060	86,6	66,2
Wertheim	4 589	38,8	178 053	3 898	41,7	167 688	2 731	48,6	132 678	84,9	59,5
DWM Borsigwalde	2 141	39	83 499	1 734	46	79 764	1 330	50,9	67 764	80,9	62,1
Zeiss-Ikon	2 500	45	112 500	1 950	54,8	107 000	1 765	57,6	99 950	78,0	70,6
Siemenswerke	39 500	45	1 777 500	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheinmetall, Borsigwerke . .	11 955	38	457 524	8 686	47	408 489	6 691	52,1	348 629	72,7	55,9
	92 100	40,9	3 763 011	39 921	46,7	1 865 805	32 038	49,9	1 597 925	75,9	60,9

Günstigste Anmarschzeit für die Großstädte. Diesen Zeit- oder „Kraft"-Verlust *gänzlich* auszuschalten wird nur in der Theorie möglich sein, da man auch unter den günstigsten erreichbaren Bedingungen eine gewisse Anmarschzeit von der Wohnstätte in Anrechnung bringen muß. Für die Großstädte sei darum als bei einer Neuordnung leicht zu ermöglichen ein Weg von 30 Minuten und als erstrebenswert ein solcher von 20 Minuten durchschnittlich gedacht. (Der unvermeidliche Zeitverlust von 20 Minuten als äußerster Grenzwert wurde aus der Untersuchung von Werken in kleineren Städten abgeleitet.)

Anormaler Kraftverbrauch der erwerbstätigen Berliner Bevölkerung. Es ergibt sich dann:

I. Für die untersuchten Berliner Betriebe nach Abrechnung des als normal zu bezeichnenden Verlustes immerhin noch ein durch keine unabstellbaren Mißstände zu entschuldigender anormaler Kraftverbrauch von täglich

a) 3 849 780 Minuten für 92 100 Erwerbstätige oder 64 164 Stunden = 8020 Tagewerken bei den Fernwohnern *über 20 Minuten*, und

b) 2 007 780 Minuten für 92 100 Erwerbstätige oder 33 464 Stunden = 4182 Tagewerken bei den Fernwohnern *über 30 Minuten*.

II. Für die *gesamte erwerbstätige Bevölkerung Berlins* (nach der Zählung 1933) täglich

Tabelle 5.

Betriebe	Nutzbar zu machende Arbeitskraft für die Fernwohner über						Verlorene Freizeit in % der geleisteten Arbeit	
	a) 20 Minuten			b) 30 Minuten				
	in Minuten	in Stunden	in Tagewerken	in Minuten	in Stunden	in Tagewerken	a)	b)
AEG. Kabel, Oberschw..	201 225	= 3354	= 419	178 125	= 2952	= 369	10,8	10,9
AEG. Trafo	112 858	= 1880	= 235	103 258	= 1721	= 215	10,8	11,5
Ambi-Budd. Preßw. . .	104 929	= 1749	= 219	93 229	= 1554	= 194	10,8	11,8
Knorrbremse, Oberschw.	94 477	= 1575	= 197	83 377	= 1390	= 174	8,8	9,3
Lorenz (Teilbetr.) . . .	13 060	= 218	= 27	12 400	= 207	= 28	11,7	13,5
Osram: Haupt-Gesch.. .	42 586	= 710	= 89	35 536	= 592	= 74	9,1	9,9
Osram-Werk: D.	101 166	= 1686	= 211	78 486	= 1308	= 165	8,5	9,6
Osram-Werke: A. B. . .	214 636	= 3577	= 447	177 946	= 2966	= 371	9,7	10,9
Osram: Verk. Lager . .	4 470	= 74	= 9	3 690	= 62	= 8	8,8	10,1
Osram-W.: S. Charlbg. .	31 772	= 529	= 66	27 602	= 460	= 58	10,0	11,2
Osram: Masch. Glas . .	15 558	= 259	= 32	12 978	= 216	= 27	9,5	10,7
R.-Arb.-Ministerium . .	24 487	= 408	= 51	21 217	= 354	= 44	9,5	10,2
Scherl	141 640	= 2361	= 295	121 060	= 2018	= 252	9,6	10,5
Wertheim	167 638	= 2795	= 349	132 688	= 2211	= 276	9,0	10,1
DWM, Borsigwalde. . .	79 764	= 1329	= 166	67 764	= 1129	= 141	9,5	10,6
Zeiss-Ikon.	107 000	= 1783	= 223	99 950	= 1666	= 208	11,5	11,2
Rheinmet. Borsigwerke .	408 489	= 6808	= 851	348 629	= 5810	= 726	9,8	10,8
Insgesamt	—	—	3866	—	—	3340	9,7	10,4

a) 73 991 852 Minuten oder 1 233 198 Stunden = 154 150 Tagewerke, das sind *im Jahre* rd. 370 000 000 Stunden = 46 245 000 Tagewerke bei den Fernwohnern *über 20 Minuten.*

b) 38 589 052 Minuten oder 643 151 Stunden = 80 394 Tagewerke, das sind *im Jahre* rd. 192 945 600 Stunden = 24 118 200 Tagewerke bei den Fernwohnern *über 30 Minuten.*

Die Weitwohner (Fernwohner) **in % der Gesamtbelegschaft.** Von den von uns untersuchten

a) *Berliner Erwerbstätigen* wohnen 76% weiter als *20 Minuten* und 61% weiter als *30 Minuten* von ihrer Arbeitsstätte entfernt;

b) von den *erwerbstätigen Haushaltsvorständen* [1] sind 78% Fernwohner über *20 Minuten* und 62% Fernwohner über *30 Minuten.*

Tab. 6. Fernwohnerhaushalte.

Betriebe	Belegschaft insgesamt	a) über 20 Minuten		b) über 30 Minuten	
		absolute Zahl der Fernwohner-Haushalte	Fernwohner-Haushalte in %	absolute Zahl der Fernwohner-Haushalte	Fernwohner-Haushalte in %
AEG. Kabel, Oberschw.. .	5670	2847	73,4	2303	61,1
AEG. Trafowerk	2906	1642	77,2	1420	66,7
Ambi Budd, Preßw., Johan.	2294	1519	88,6	1288	75,6
Knorr-Bremse, Oberschw. .	3436	1605	66,3	1225	50,6
Lorenz (Teilbetr.) Templhf.	249	163	92,6	149	84,7
Osram: Haupt-Gesch. . .	1379	563	72,7	457	59,0
Osram-Werk: D..	3557	1290	71,2	1065	58,7
Osram-Werke: A. B. . . .	6289	2532	75,4	1912	56,9
Osram: Verk. Lager . . .	131	68	82,9	53	64,6
Osram-Werk: S. Charlbg. .	932	354	73,6	284	59,0
Osram: Masch. Glas . . .	436	251	76,5	181	55,2
R.-Arb.-Ministerium . . .	—	414	94,7	344	78,7
Scherl, Techn. Pers. . . .	2251	1410	89,8	1128	71,8
Scherl, Kaufm. Angest. . .	1307	699	91,1	566	73,8
Wertheim	4589	984	86,9	718	64,1
DWM, Borsigwalde. . . .	2141	1105	81,0	851	62,4

b) In kleineren Städten des Reiches.

Gesamtdurchschnitt der Anmarschzeit. Ein Vergleich der Verhältnisse bezüglich der Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätte in den kleineren Orten mit denen Berlins fällt, wie von uns erwartet, sehr zu Ungunsten der Reichshauptstadt aus.

Bei sechs untersuchten mittleren Betrieben in kleineren Städten des Reichs beträgt der Gesamtdurchschnitt der Anmarschzeit nur 16,3 Mi-

[1] Den Haushaltungen sind auch Verwitwete, Geschiedene und Ledige *mit* Kindern zugerechnet. Jedoch nicht die Verwitweten und Geschiedenen ohne Kinder. Diese zählen zu den Ledigen ohne eigenen Haushalt.

nuten: Die kleineren Städte bleiben also weit unter der 20-Minutengrenze, die die Nahwohner von den Fernwohnern scheidet, im Gegensatz zu Berlin mit einem Gesamtdurchschnitt von 40,9 Minuten.

Fernwohner in % der Gesamtbelegschaft. Der Prozentsatz der *Fernwohner* über 20 Minuten beträgt 27,9 und der Fernwohner über 30 Minuten 17,2 der Gesamtbelegschaft.

Ähnlich verhält sich die Anzahl der Fernwohner*haushalte* zu derjenigen der Gesamthaushalte, von denen sie ab 20 Minuten 28,1% und ab 30 Minuten sogar nur 16,6% ausmacht.

Wir führen die Haushalte gesondert auf, da die Art der Zuordnung von Wohnstätte und Arbeitsstätte, die Länge der Arbeitswege und die damit verbundenen Nachteile und Gefahren in wirtschaftlichem wie biologischem Sinne gerade für Familien ganz besonders schwerwiegend in die Waagschale fallen.

Tab. 7.
Anmarschzeit der Gefolgschaften der untersuchten Werke in kleineren Städten des Reiches.

Betriebe	Gesamtbelegschaft Personen	Durchschnittl. Anmarschz. in Min.	Summe der Minuten	Fernwohner über 20 Min.	Fernwohner über 30 Min.	über 20 Min. in Prozenten	über 30 Min. in Prozenten
Max. Hütte, Kalkwerk Lengenfeld	84	12,2	1 025	17	9	20,2	10,7
Max. Hütte, Fronberg, Opf.	154	16,4	2 528	43	27	27,0	17,0
Max. Hütte, Werk Rosenbg.	1753	17,4	30 507	577	347	32,9	19,8
F. Braun, Zerbst	697	16,7	11 640	156	108	22,4	15,5
N. D. Kartoffelmehlfabrik Küstrin-Neustadt . . .	291	12,3	3 594	80	49	27,5	16,8
Wurz. Teppichfabr., Wurzen	442	15,1	6 674	86	50	19,5	11,3
	3426	—	55 968	959	590	27,9	17,2

Tab. 8. Fernwohnerhaushalte in kleineren Städten des Reiches.

Betriebe	Gefolgschaft	a) über 20 Minuten: Absolute Zahl der Fernwohner-Haushalte	a) über 20 Minuten: Fernwohner-Haushalte in %	b) über 30 Minuten: Absolute Zahl der Fernwohner-Haushalte	b) über 30 Minuten: Fernwohner-Haushalte in %
Max.Hütte, Kalkw. Lengenf.	84	17	21,25	9	11,25
Max. H., Eisenwerk Fronberg, Opf.	195	12	15,0	7	8,75
Max. H., Werk Rosenberg.	1753	485	35,0	287	20,7
F. Braun, Zerbst	697	75	17,2	38	8,5
N. D. Kartoffelmehlfabrik, Küstrin-Neustadt . . .	291	70	27,0	43	16,6
Wurzener Teppichfabrik .	442	60	21,3	34	12,0
	3462	719	28,1	418	16,6

2. Die Ergebnisse der Untersuchungen mittels Verkehrsspinne.

Ambi-Budd Preßwerk; Teilbetrieb Lorenz A.-G.

Wir kommen nun auf jene Untersuchungen zurück, die zur Überprüfung der bisher erzielten Ergebnisse dienen sollten und deren Methode mit dem in Abschnitt „Methode der Untersuchung“ kurz erläuterten Ausdruck „Verkehrsspinne“ charakterisiert wurde.

Die Resultate bestätigten nicht nur in vollem Ausmaße die nach der Methode der Wegzeituntersuchung erzielten, sondern werfen auf die unhaltbaren Zustände ein noch viel grelleres Licht.

Besonders aufschlußreich gestaltete sich die Untersuchung des *Preßwerks Ambi-Budd* in Berlin-Johannistal. An Hand der Fragebogen wurden die Wohnungen von rund 2300 Gefolgschaftsmitgliedern des Betriebes unter Zuhilfenahme des Adreßbuches festgestellt und auf dem Stadtplan in Gevierten, die in natürlicher Größe einem Flächenraum von rund 1,83 km² entsprechen würden, eingetragen. Die Eintragung erfolgte der Anschaulichkeit wegen in der Gestalt von schreitenden Männchen, von denen also jedes einer Wohnung innerhalb des Quadrates entspricht.

Über das ganze Berliner Stadtgebiet zerstreut liegen die Wohnungen der Gefolgschaftsmitglieder dieser einen Fabrik. Es zeigte sich insbesondere, daß in der Nähe des Werkes selbst verhältnismäßig wenige untergekommen sind, und daß die Gefolgschaftsmitglieder, die im äußersten Norden und Nordwesten der Stadt wohnen, offenbar jahrelang gezwungen sind, diese ungeheuren Wege durch das Zentrum der Stadt zu machen, um von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte zu gelangen. Wir sahen aber noch weiter, daß der unserer graphischen Darstellung zugrunde gelegte Berliner Stadtplan viel zu klein war, um die Wohnstätten der Fernwohner in den Vororten noch mit aufzunehmen. Wir haben deshalb den Stadtplan erweitert und wenigstens in Richtstrahlen die Entfernungen der außerhalb Wohnenden angedeutet. Es finden sich dabei zahllose Wege von 15 km, 20 km und mehr (*einmaliger* Entfernung von der Wohnung zur Arbeitsstätte); in einem Fall sind es sogar 43 km *einmaliger* Weg.

Eine Addition der täglichen Arbeitswege nur dieser einen Belegschaft bei Ambi-Budd von etwa 2300 Gefolgschaftsmitgliedern ergibt die phantastische Kilometerzahl von rund 41 500 pro Tag. Mit anderen Worten: die Belegschaft der Ambi-Budd Werke läuft oder fährt *täglich um den Äquator* herum und noch 1500 km mehr! Man kann sich vorstellen, was dies bedeutet an nutzlos vertaner Zeit, an Geldausgaben, an Krankheits- und Unfallsmöglichkeiten, an Belastung des innerstädtischen Verkehrs.

Ein Beispiel zeigt die Untersuchung über die *Lorenz A.-G. in Berlin-*

Tempelhof (Abb. 21). Hier ist das Ergebnis noch leichter überseh-bar, da es sich in dem damaligen Berichtsmonat nur um 240 Arbeiter und Angestellte handelte. Auch hier ist charakteristisch, daß in Fabriksnähe nur eine verschwindend geringe Anzahl von Gefolgschaftsmitgliedern wohnt, während nahezu die Hälfte nördlich der Berliner Stadtbahn

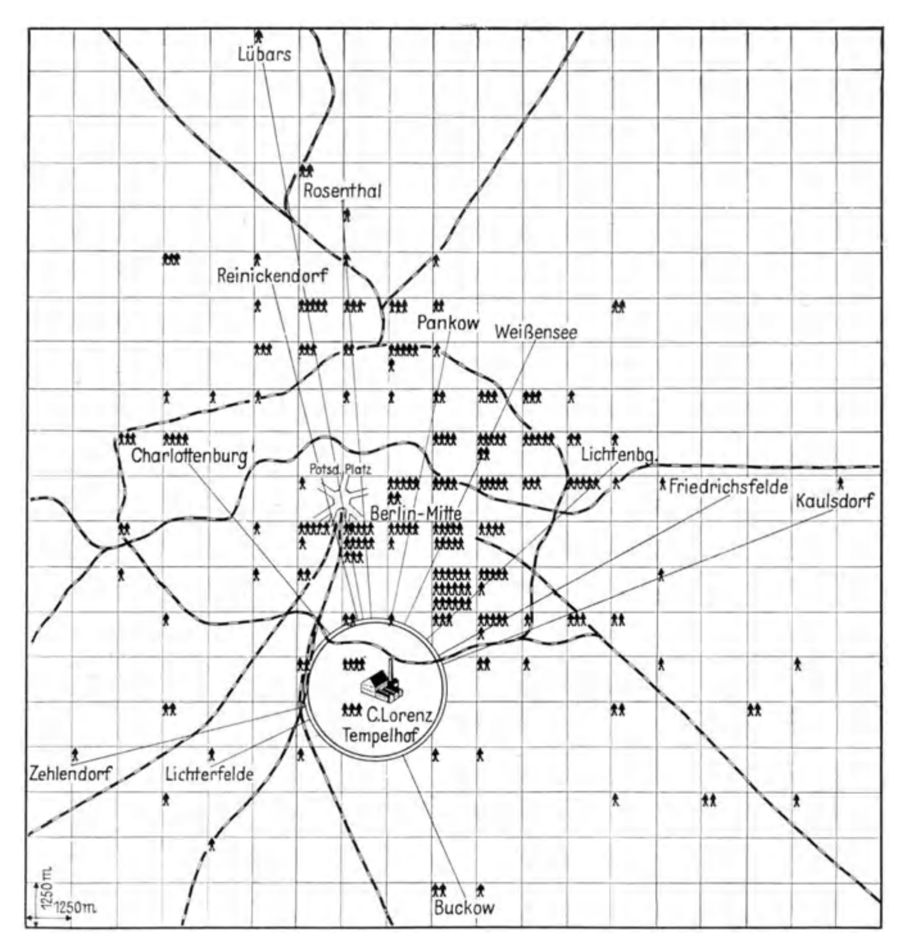


Abb. 21. Verkehrsspinne eines Teilbetriebs der Werke C. Lorenz in Berlin-Tempelhof nach den Wohnungen der einzelnen Belegschaftsmitglieder.

ihren Wohnsitz hat. Man bedenke, daß alle diese Menschen täglich zweimal durch das Zentrum fahren müssen, daß sie Zeit und außerdem Geld nutzlos opfern müssen nur wegen der schlechten Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitsstätten.

Auch hier macht die Addition der einzelnen Fahrentfernungen die

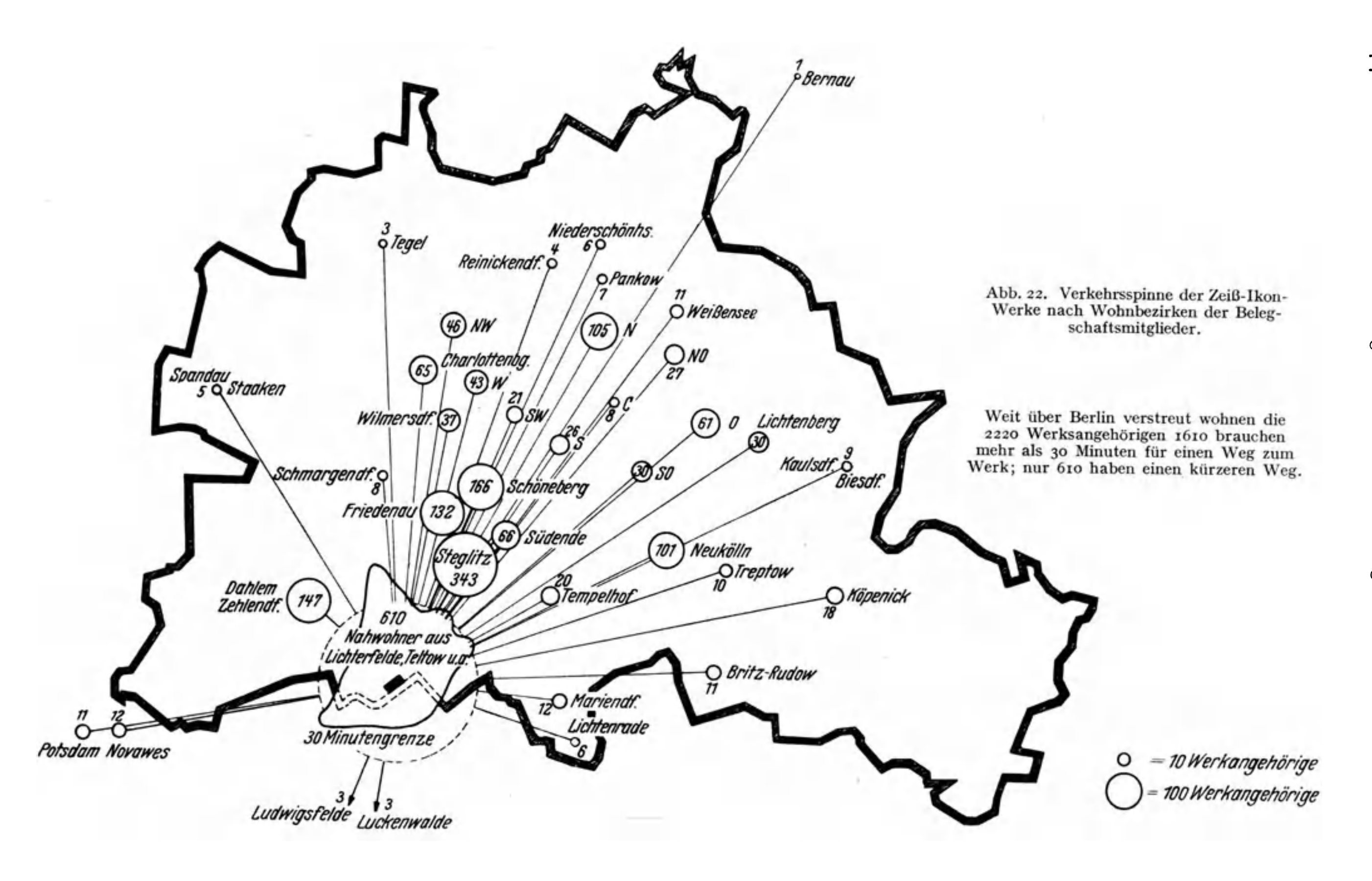


Abb. 22. Verkehrsspinne der Zeiß-Ikon-Werke nach Wohnbezirken der Belegschaftsmitglieder.

Weit über Berlin verstreut wohnen die 2220 Werksangehörigen 1610 brauchen mehr als 30 Minuten für einen Weg zum Werk; nur 610 haben einen kürzeren Weg.

volkswirtschaftliche, physiologische und psychologische Bedeutung dieser Zustände klar. Die verhältnismäßig kleine Belegschaft von nur 240 Mann bewältigt täglich rd. 3900 km Entfernung oder zur Anschau-



Abb. 23. Zeiß-Ikon Werke: Durchschnittl. Länge des Arbeitsweges der Gefolgschaft in Kilometern.

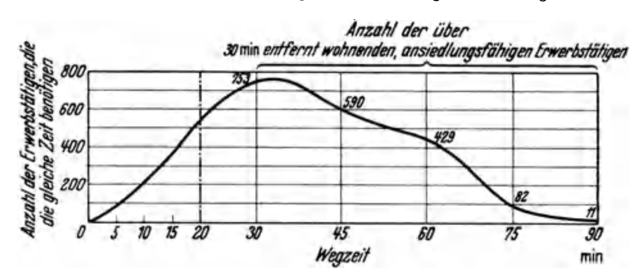
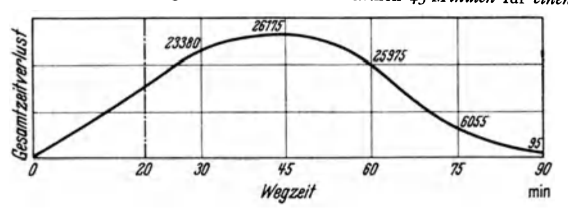


Abb. 24. Zeiß-Ikon Werke: Wegzeitkurven. Durchschnittlich *45 Minuten* für *einen Weg.*



Gesamtzeitverlust aller Erwerbstätigen für *einen* Weg etwa 88 078 Min. = 183 Tagewerke, d. h. *366 Tagewerke für Hin- und Rückweg.*

lichmachung auf europäische Verhältnisse übertragen *täglich die Strecke Berlin—Konstantinopel und zurück!*

Es sind noch mehrere Unternehmungen auf diese Weise untersucht worden, so die Zeiss-Ikon-Werke, bei denen die Untersuchungen durch verschiedene Studienarbeiten sehr genau nachgeprüft worden sind (s. Abb. 22,

23, 24). Es würde aber zu weit führen und es erschien auch nicht notwendig, noch mehr so differenzierte Beispiele aufzuzeichnen, da für das tiefere Eindringen in dieses Problem durch eine weitere zeichnerische Darstellung nichts mehr gewonnen werden könnte. Für die Veranschaulichung der Verhältnisse indes war eine solche erstmalige Darstellung unerläßlich.

3. Die Unfälle auf dem Wege nach und von der Arbeitstätte.

Abb. 25.

Rundfrage bei den zuständigen Berufsgenossenschaften. Auf eine Rundfrage bei den für den Berliner Bezirk zuständigen Berufsgenossenschaften über die Anzahl der in Berlin vorgekommenen Unfälle auf dem Wege von der Wohnstätte zur Arbeitstätte oder umgekehrt, wurde von den meisten Berufsgenossenschaften mitgeteilt, daß die Feststellung der gemeldeten Wegeunfälle in Berlin auf Schwierigkeiten stoße. Die von den meisten Berufsgenossenschaften geführte Statistik sei nicht nach Ortsbezirken aufgebaut. Eine Auszählung der gemeldeten Unfälle nach Bezirken oder einzelnen Städten durch die Berufsgenossenschaft erfolge in den meisten Fällen nicht. Es war daher nur möglich eine *einheitliche* Zusammenfassung der erfolgten Wegeunfälle für das *gesamte Reichsgebiet* zu geben. Die Teilergebnisse für die Reichshauptstadt sind entsprechend den Angaben der Berufsgenossenschaft aufgeführt.

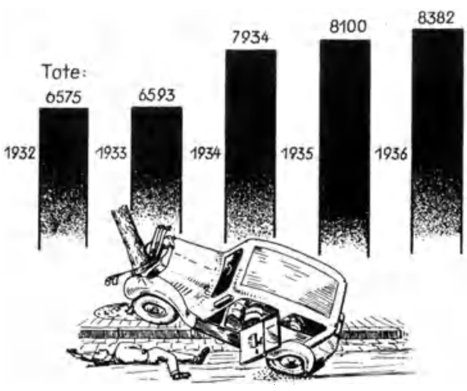


Abb. 25. 37 000 Volksgenossen verloren wir in 5 Jahren durch Verkehrsunfälle!

Antworten der Berufsgenossenschaften über die Höhe der in der Reichshauptstadt vorgekommenen Wegeunfälle. Nur von einzelnen Berufsgenossenschaften war es möglich Zahlen der gemeldeten Unfälle auf dem Wege nach und von der Arbeitsstätte für die Reichshauptstadt in den Jahren 1925 bis 1936 zu erhalten.

Die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel gibt für Berlin Zahlen für das Jahr 1934 bis 1936 an. 1934 gingen 686 Anzeigen ein über meldepflichtige Unfälle auf dem Wege nach und von der Arbeitstätte.

Auf 1000 Vollarbeiter in Berlin erfolgten 7,425 Meldungen. Die Anteilnahme für das Reichsgebiet belief sich auf 6,08 Meldungen auf 1000 Vollarbeiter. Von den Berufsgenossenschaften erhielten wir auf unsere Umfrage das in nachstehender Tabelle bearbeitete Material.

Die bei den Berliner Berufsgenossenschaften gemeldeten *Wegunfälle.*

Tab. 9.

Jahr	Molkerei	Brennerei und Stärke-industrie	Buchdruck	Holz	Töpfer	Norddeutsch. Textil	Großhandel
1926	4	—	25	—	4	35	—
1927	21	—	285	189	3	71	187
1928	22	—	383	283	7	59	370
1929	36	938	314	366	5	91	442
1930	35	664	265	267	9	71	396
1931	33	508	244	189	12	56	387
1932	41	345	216	117	5	42	358
1933	42	410	215	131	8	59	424
1934	51	563	243	222	9	59	352
1935	60	883	331	341	8	60	592
1936	58	1222	—	338	15	84	669
	403	5533	2721	2443	85	687	4177

In den amtlichen Nachrichten für Reichsversicherung, herausgegeben vom Reichs- und Preußischen Arbeitsministerium, vom Reichsversicherungsamt und von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte, Jahrgang 1936 Heft Nr. 12 finden sich Aufzeichnungen der Wegeunfälle auf dem Wege nach und von der Arbeitstätte: Die gemeldeten Unfälle auf dem Wege von der Arbeitstätte zur Wohnstätte und umgekehrt in den Jahren von 1926 bis 1935 *im Reich* haben folgende Ziffern erreicht:

1926 — Unfälle nicht festgestellt, da Unfälle auf dem Wege nach und von der Arbeitsstätte gemäß § 545a RVO. erst seit dem Jahre 1925 dem Schutz der Unfallversicherung unterliegen. Statistische Feststellungen hierüber sind erst für das Jahr 1926 und z. T. erst im Jahr 1927 getroffen worden.

Unfälle.

Jahr	Unfälle	Jahr	Unfälle
1927	37 600	1932	36 580
1928	59 564	1933	44 478
1929	71 904	1934	62 481
1930	55 266	1935	76 412
1931	45 539		

Die Zahl der gemeldeten Wegeunfälle ist von rd. 37 600 im Jahre 1927 bis auf 71 904 im Jahre 1929 gestiegen, dann bis auf 36 580 im Jahre 1932 (vollkommener Wirtschaftsschwund!) gefallen, um im Jahre 1933 wiederum auf 44 478 im Jahre 1934 auf 62 481 und im Jahre 1935 sogar auf 76 412, also auf den bisher höchsten Stand anzusteigen. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahre 1934 eine Steigerung um 13 931 Unfälle oder 22,30%.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Auswirkungen der erstmalig entschädigten Unfälle auf dem Wege nach und von der Arbeitstätte in den Jahren 1926 bis 1935 dargestellt:

Tabelle 10.

Jahr	Tote	Völlig erwerbsunfähig	Teilweise erwerbsunfähig	Zusammen
1926	nicht festgestellt	nicht festgestellt	nicht festgestellt	
1927	,, ,,	,, ,,	,, ,,	
1928	528	54	5910	6492
1929	601	85	6832	7518
1930	553	90	6384	6937
1931	377	60	5049	5486
1932	267	55	3177	3499
1933	257	46	2329	2632
1934	369	53	2962	3384
1935	443	63	3528	4034

4. Freizeitverluste und Fahrgeldaufwand durch schlechte Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte nach der Statistik der Berliner Verkehrsgesellschaften.

Im Rahmen der Forschungsarbeiten meines Lehrstuhls wurden schon im Jahre 1937 Teiluntersuchungen über die Zuordnung von Arbeitstätte zur Wohnstätte vorgenommen [1], in deren Verlauf Berechnungen angestellt wurden über die Fahrtlänge, die Fahrzeit und die *Fahrkosten* der *gesamten Berliner Bevölkerung* bei Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Eine Zusammenstellung aus statistischen Angaben der Berliner Verkehrsgesellschaften bringt nachstehende

Tabelle 11:

Verkehrsmittel	Beförderte Personen pro Tag	Durchschnittl. Reiselänge in km	Mittlere Reisegeschwindigkeit in km	Fahrzeit des einzelnen in Minuten	Fahrzeit insgesamt pro Tag in Stunden	Gefahrene Pers.-km in Millionen km pro Tag	Preis pro Personen km in Pfg	Abgegebenes Reisegeld in RM pro Tag
Straßenbahn	1 490 000	4,77	15,6	18,15	427 000	6,773	2,91	196 800
Omnibus . .	375 900	4,82	17,4	16,6	102 000	0,780	3,66	28 500
U-Bahn. . .	508 000	5,58	25,4	13,1	110 500	0,910	2,79	25 400
S-Bahn . . .	1 110 000	13,28	35,0	22,8	426 000	14,740	1,37	202 000
Pers.kraftw. .	182 000	—	30,0	—	303 000	9,100	—	409 500
zusammen	3 665 900	—	23,7 (ausgewogenes Mittel)	—	1 368 500	32,303	—	862 200

[1] Manuskript: „Die schlechte Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten in Berlin.“ Bearbeitet von Dr. RECHENBERG.

Die auf vorstehenden Beförderungsmitteln verbrachte Zeit wird für die gesamte Berliner Bevölkerung nach vorsichtiger Berechnung etwa 1 368 000 Stunden täglich betragen.

Der Zeitverlust kommt noch ganz bedeutend höher, wenn man berücksichtigt, welche Entfernungen in Berlin außerdem von den Hunderttausenden zurückgelegt werden, welche die „kleineren" aber immer noch sehr weiten und zeitraubenden Strecken zu Fuß oder per Rad zu bewältigen gezwungen sind.

Um einigermaßen überschläglich zu berechnen, welche Unsummen für Fahrgeld sozusagen unproduktiv vergeudet werden infolge der schlechten Zuordnung von Wohnstätten zu Arbeitsstätten und der Planlosigkeit, mit welcher der Ausbau Berlins zur Weltstadt in der verflossenen liberalistischen Epoche vorgenommen wurde, können wir uns als sichere Unterlage nur auf die Angaben der Berliner Verkehrsgesellschaften stützen. Diese aber sind für die *Gesamtbevölkerung* Berlins berechnet und nicht allein für die Erwerbstätigen. Es liegt jedoch auf der Hand, daß der Löwenanteil eben von diesen getragen werden muß. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß die angegebenen Summen für die Erwerbstätigen absolut zwar etwas niedriger, relativ aber, d. h. in diesem Falle auf den Kopf jedes arbeitenden Menschen berechnet, ganz bedeutend *höher* liegen. Da außerdem die Fahrtkosten für die Hausfrauen und für die Schulwege der Kinder (letztere spielen allerdings meist nur bei dem Besuch höherer Schulen eine wichtige Rolle) ebenfalls auf das Schuldkonto einer völlig willkürlichen oder besser gesagt überhaupt fehlenden Stadtplanung zu setzen sind, so können wir für diesen Abschnitt unserer Arbeit ohne Bedenken die Berechnungen der Verkehrsgesellschaften für die Berliner Gesamtbevölkerung zuzüglich der im Auto-Personenverkehr entstehenden Kosten zugrunde legen.

Im Kraftwagen-Personenverkehr kann man etwa 50 km durchschnittliche Tagesleistung bei etwa zwei Personen für 88 000 Privatwagen und etwa 3000 Kraftdroschken annehmen, d. h. 91 000 Wagen fahren täglich zwei Personen etwa 50 km. Es kostet der Personenkilometer im Minimum 4,5 Pfg. (die Taxi verlangen 35 Pfg./km); es würden also 91 000 $\times 2 \times 50 = 9\,100\,000$ Personenkilometer täglich gefahren und 9 100 000 $\times 4{,}5 = 409\,500$ RM ausgegeben.

Wenn man ein Drittel des täglichen Zeit- und Geldverlustes (was etwa dem durchschnittlichen Aufwand bei vernünftiger Stadtplanung mit guter Zuordnung der Arbeits- zu den Wohnstätten entsprechen würde) als unvermeidlich in Abrechnung bringt, so verbleiben:

a) als übermäßiger Zeitverlust $\frac{1\,368\,500 \times 2}{3} = 912\,333$ Stunden.

Würde man diese Zeit in Geldeswert umwandeln, d. h. würde sie für

nutzbringende produktive Arbeit aufgewandt, so ergeben sich bei einem durchschittlichen Stundenlohn von nur 75 Pfg.:

	684 250 RM
b) als unmittelbarer Geldverlust	862 200 ,,
insgesamt	1 546 450 RM

Also über *1,5 Millionen RM*, die dem deutschen Volksvermögen allein in Berlin täglich verloren gehen (siehe Abb. 26).

Dabei muß nochmals betont werden, daß die Zeit- und Geldverluste der Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer unberücksichtigt blieben. Von den übrigen Schäden, die durch Verkehrsunfälle, Infektionen usw. entstehen, ganz zu schweigen. Die obige erstaunliche Zahl ist somit eher zu niedrig als zu hoch gegriffen.

tägliches Fahrgeld	750 000,—
verlorene Freizeit	750 000,—
Gesamtverlust täglich:	1 500 000,—

Dafür könnte man täglich 150 Familien in gesunder Umgebung und Nähe der Arbeitsstelle ansiedeln!

Abb. 26. $1^1/_2$ *Million Mark Verlust täglich* durch schlechte Zuteilung der Wohnstätten zu den Arbeitsstellen in Berlin.

Berechnet man die Verluste für das Arbeitsjahr (zu 300 Tagen)[1], so ergeben sich die fast astronomischen Ziffern von

a) Freizeitverlust
273 699 900 Stunden zu 75 Pfg. Stundenlohn = 205 274 925 RM

b) Verlust durch Fahrgeld . . . . 258 660 000 ,,

Insgesamt . . 463 934 925 RM

[1] Die Verluste für das Gesamtjahr zu berechnen ist untunlich, da jede Möglichkeit fehlt, für die Sonn- und Feiertage festzustellen, inwieweit der meist erheblich gesteigerte Verkehr den Lebensnotwendigkeiten oder der Erholung und dem Vergnügen dient.

Das bedeutet ein Kapital, für das man, die Baukosten eines anständigen Siedlerhauses mit 10 000 RM gerechnet, jährlich etwa 46 000 Familien mit rd. 160 000 Einzelpersonen ansiedeln, d. h. *eine Stadt in der ungefähren Größe von Erfurt, Karlsruhe, Mainz oder Wiesbaden bauen könnte.*

Herr HOFFMANN von der Planungsstelle „Reichsautobahn" im Büro des Generalinspektors f. d. d. Straßenwesen Dr. TODT setzt sich mit dem Verkehrsproblem Berlin in einem Heft der Reichsplanung[1] auseinander. Da seine Berechnungen in den Ergebnissen sich den unseren nähern, bringen wir sie auch in unserer Arbeit:

„**Streckenleistung in Kilometern im Orts- und Nahverkehr (ohne Fernverkehr) auf den Kopf jeden Berliners.** „... *jeder Berliner* fährt — außer dem im Reichsdurchschnitt üblichen Reiseaufwand für Fernverkehr — *jährlich* durchschnittlich 2100 km auf der Stadtbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Autobus.

Streckenleistung und Fahrkosten im Orts- und Nahverkehr (ohne Fernverkehr) für die Berliner Gesamtbevölkerung. Das ergibt für die Berliner Gesamtbevölkerung (nach dem Bevölkerungsstand vom 16. Juni 1933 mit 4242501) eine Kilometerzahl von 8909252 100, also *fast 9 Milliarden Kilometer.* Bei einem Kilometerpreis von 2,7 Pfg. pro Personenkilometer im Durchschnitt für Omnibus, U-Bahn, Straßenbahn, sind das 240 548 906,70 RM, also fast eine Viertelmilliarde Reichsmark, die die Berliner Bevölkerung an Fahrgeld *jährlich* aufbringen muß.

Jeder Berliner Erwerbstätige legt, nur zu dem Zweck nach und von der Arbeitsstätte zu gelangen, durchschnittlich 3500 km jährlich, d. h. die Eisenbahnentfernung Calais—Stambul zurück."

Das sind in Zeitverlust übertragen bei einer ausgewogenen mittleren Geschwindigkeit der Berliner Verkehrsmittel von 23,7 Stundenkilometern *262 Millionen Stunden,* welche die erwerbstätige Bevölkerung der Reichshauptstadt *allein* auf öffentlichen Transportmitteln zubringt.

Unsere in den vorhergehenden Abschnitten beschriebenen, durch Auswertung der Fragebogen erzielten Ergebnisse bezogen sich nur auf die erwerbstätige Bevölkerung Berlins und lauteten in betreff der Zeitverluste auf jährlich

a) rd. *370 Millionen Stunden,* wenn man als unvermeidbare mittlere Dauer des Weges zur Arbeitstätte und zurück je 20 Minuten in Abzug bringt und

b) rd. *193 Millionen Stunden,* wenn unter Berücksichtigung der besonderen Berliner Verhältnisse eine Wegedauer von je 30 Minuten als gerade noch tragbar zugrunde gelegt, also von dem Gesamtzeitverlust abgezogen wird.

---

[1] Reichsplanung 1935, Heft 2, Aufgaben der Verkehrspolitik.

Das Mittel aus a und b ergibt *281 Millionen Stunden.* Die vermittels der verschiedensten Methoden erzielten Resultate nähern sich einander so stark, daß jeder zum Beweise der ungefähren Richtigkeit des andern dienen kann.

5. Der Einfluß der schlechten Zuordnung der Wohnstätte zu der Arbeitstätte auf die Lebensbilanz der Bevölkerung.

a) Berlin.

Schlechte Zuordnung der Wohnstätte zu der Arbeitsstätte zerstört die Familie. Die nachfolgenden Untersuchungen werden beweisen, daß die schlechte Zuordnung der Wohnstätte zu der Arbeitstätte in Berlin in erster Linie die gesamte Lebenswelt des Arbeiters im engeren und weiteren Sinne und den biologischen Aufbau der Arbeiterfamilie zerstört. Die Folge davon ist die biologische Unterbilanz der Berliner Bevölkerung.

An der Spitze der Kinderarmut im Reich steht die Reichshauptstadt.

Tab. 12.
Anzahl der Kinder, die insgesamt in den Haushaltungen leben.

Gefolgschaft		a) Zählung *ohne* volljähr., verheiratete und erwerbstätige Nachkommen			b) Zählung *mit* volljähr., verheirateten und erwerbstätigen Nachkommen		
		Absolute Zahl der Kinder	Zahl der Kinder pro Erwerbstät. ohne Rücks. auf den Personenst.	Zahl der Kinder im Einzelhaushalt	Absolute Zahl der Kinder	Zahl der Kinder pro Erwerbstät. ohne Rücks. auf den Personenst.	Zahl der Kinder im Einzelhaushalt
AEG. Kabel, Oberschw. . .	5670	2824	0,50	0,69	4444	0,78	1,07
AEG. Trafo	2906	1540	0,53	0,71	2124	0,73	0,97
Ambi Budd, Preßw. Johan.	2294	1388	0,60	0,80	1790	0,78	1,02
Knorr-Bremse, Oberschw. .	3436	1782	0,52	0,75	2499	0,72	1,00
Lorenz (Teilbetr.) Tempelh.	249	129	0,52	0,71	—	—	—
Osram-Hpt. Gesch. . . .	1379	744	0,54	0,92	—	—	—
Osram-Werk D.	3557	1724	0,49	0,83	—	—	—
Osram-Werk A. B.	6289	3182	0,51	0,85	—	—	—
Osram-Verk.-Lag.	131	75	0,57	0,96	—	—	—
Osram-W. S. Charlottenb. .	932	511	0,55	1,00	—	—	—
Osram-Masch. Glas	437	325	0,69	0,94	—	—	—
R.Arb.Min., höhere Beamte		104	0,93	1,16	120	1,07	1,33
R.Arb.Min., mittl. Beamte		179	0,80	0,86	278	1,28	1,34
R.Arb.Min., Kanzl.u.unt. B.	577	40	0,63	0,63	89	1,40	1,37
R.Arb.Min., Angestellte . .		13	0,10	0,80	22	0,18	1,30
R.Arb.Min., Arbeiter . . .		66	0,67	0,95	115	1,16	1,58
Scherl, Techn. Personal . .	2251	1097	0,49	0,68	1699	0,75	1,01
Scherl, Kaufm. Angestellte	1307	487	0,39	0,62	670	0,51	0,85
Wertheim	4589	989	0,22	0,84	—	—	—

1. Im Gegensatz zu der Geburtenziffer der Großstädte in andern Ländern.

London 14,3‰, Paris 13,5‰, übertreffen noch den Durchschnitt der deutschen Groß-, Mittel- und Kleinstädte (13,0‰).

Die Geburtenziffer Moskaus hat sich bis zum Jahre 1936 auf rd. 30‰ gehalten. New Yorks Geburtenziffer beträgt 15,2‰, die von Tokio 24,2‰. Die Geburtenziffer Berlins war 1932 auf 8,1‰ gesunken.

Die Zahl der kinderreichen Familien, d. h. der Familien, die 4 oder mehr Kinder von unter 18 Jahren haben, beträgt auf dem Lande 14%, in den Großstädten nur 3% und in Berlin nur 1,3%.

2. Zur Erhaltung des Bestandes der Familien und des Volkes sind nach Berechnungen BURGDÖRFER in jeder überhaupt fruchtbaren Ehe 3,2 Geburten erforderlich. Tatsächlich kamen 1933 im *Reichs*durchschnitt auf jede Ehe im Gesamtdurchschnitt zwei, auf jede in *Berlin* nur noch nicht ganz eine Geburt.

Die vorstehenden Zahlen zeigen die biologische Schreckensbilanz der Berliner Arbeiterschaft.

b) In kleineren Städten.

Es ist sehr aufschlußreich festzustellen, daß sich die Verhältnisse außerhalb der Großstadt sofort ändern. Wir haben verschiedene Be-

Tab. 13.
Anzahl der Kinder, die insgesamt in den Haushaltungen leben (außerhalb Berlin).

Betriebe	Gefolgschaft	a) Zählung, *ohne* volljährige, verheiratete und erwerbstätige Nachkommen			b) Zählung *mit* volljährigen, verheirateten, erwerbstätigen Nachkommen		
		Absolute Zahl der Kinder	Zahl der Kinder pro Erwerbstät. ohne Rücksicht auf den Personenst.	Zahl der Kinder im Einzelhaushalt	Absolute Zahl der Kinder	Zahl der Kinder pro Erwerbstät. ohne Rücksicht auf den Personenst.	Zahl der Kinder im Einzelhaushalt
Max-Hütte, Kalkwerk Lengenfeld	84	114	1,36	1,43	160	1,90	2,00
Max-Hütte, Eisenwerk Fronberg, Opf. . . .	195	135	0,85	1,71	175	1,10	2,19
Max-Hütte, Werk Rosenberg	1753	2207	1,26	1,59	2619	1,44	1,88
F. Braun, Zerbst . . .	697	517	0,74	1,18	748	1,07	1,70
N. D. Kartoffelmehlfab. Küstrin-Neustadt .	291	306	1,05	1,18	516	1,77	1,99
Wurzener Teppichfabr.	442	281	0,64	1,00	315	0,71	1,11
		3560	1,03	1,41	4533	1,31	1,79

[1] BURGDÖRFER: Volk ohne Jugend. 1937.

triebe in der Provinz untersucht und sind zu sehr interessanten Ergebnissen gekommen. Die Zahl der minderjährigen Kinder der Erwerbstätigen in größeren und kleineren industriellen Betrieben, die ihren Sitz in Mittel- und Kleinstädten haben, steigt auf 1,05—1,26 und 1,36 je

Tab. 14.
Anmarschzeit der Gefolgschaftsmitglieder, die in Siedlungen wohnen.

	Siedler-Familien	Fernwohner über 20 Minuten		Fernwohner über 30 Minuten		Anmarschzeit	
		absolut	in %	absolut	in %		ohne Nah-wohner
Hohenzollernkanal III Siemens	144	79	54,86	10	6,94	22	31,9
Hohenzollernkanal IV, Siemens	80	39	48,75	8	10	21,3	33,1
Staaken, Siemens . . .	215	204	94,88	122	56,74	40	41,6
Siedlerverein Vorstadtheim	64	48	75,00	36	56,25	41,1	55,4
Stadtrandsiedlung Köpenick	104	78	75,00	59	56,73	44,3	55,8
Neue Scholle, Bukow-West	99	70	70,71	57	57,58	47,9	63,4
Siemens-Siedl. Spekte .	94	92	97,87	77	81,91	48,1	48,9
Mariental, Berlin-Blankenfelde	40	30	75,00	27	67,50	48,2	61
Stadtrandsiedl. Weiße Taube, Berlin-Hohenschönhausen	29	23	79,31	15	51,72	48,6	58,7
Britz, Neuland I . . .	45	36	80,00	32	71,11	49	58,5
Britz, Neuland II . . .	98	83	84,69	78	79,59	56,3	64,7
Stadtrandsiedlung Falkenberg	66	50	75,76	42	63,64	52	65,4
Cäcilienhöhe, Biesdorf-Nord	136	122	89,71	112	82,35	54,2	63,7
Mariengrund, Berlin-Marienfelde	131	107	81,68	86	65,65	54,6	64,6
Stadtrandsiedlung Blankenfelde	60	50	83,33	45	75,00	55,8	64,8
Stadtrandsiedl. Rudow	155	120	77,42	99	63,88	56,2	69,2
Siedl.-Verein Neue Scholle, Spandau . .	119	112	94,12	81	68,80	56,6	59,6
Gatow, Siedlung Habichtwald	44	34	77,30	30	68,18	60	74,7
AEG-Siedlergemeinsch. Kienwerder Lübars .	73	73	100,00	70	95,89	60,8	—
Stadtrandsiedl. Biersdorf-Süd	85	71	83,53	63	74,12	62	72
Hellersdorf Stadtrand .	71	65	91,55	62	87,32	69	72,2
Stadtrandsiedl. Karow.	158	125	—	114	—	—	81,1

Haushalt im Gegensatz zu den Berliner Werken mit nur 0,50—0,53—0,80 minderjährigen Kindern je Haushalt. Wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir die, wenn auch nicht annähernd zufriedenstellenden, so doch im Hinblick auf die Großstädte schon bedeutend erfreulicheren Ergebnisse unter anderem auf eine naturnahe und in sich geschlossene Lebensweise zurückführen.

Die Zustände in den kleinen Städten sind deswegen besser, weil die Menschen in der Nähe ihrer Arbeitstätte in verhältnismäßig gesunden Wohnungen untergebracht sind. Die Freizeit, die in der Großstadt durch lange Verkehrswege unnütz vergeudet wird, kommt in den kleinen Städten der Entfaltung eines innigen Familienlebens zugute. Die durch lange Verkehrswege bedingten biologischen und wirtschaftlichen Schäden treten hier nicht auf. Die meisten Menschen kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeitsstätte. Die eingesparten Beträge, die in der Großstadt für Fahrgeld ausgegeben werden, können in der Kleinstadt zur Steigerung der wirtschaftlichen Kraft der Familie bessere Verwendung finden.

c) Die biologischen Verhältnisse der in Siedlungen untergebrachten Arbeiterfamilien.

Richtige Siedlung ist das einzige Mittel zur Gesunderhaltung der Nation und die wichtigste Voraussetzung für ihr normales Wachstum.

Ganz besonders günstig entwickelte sich der biologische Aufbau der Arbeiterfamilien, die in Siedlungen, meistens außerhalb der Stadtgrenze untergebracht sind. Hier steigt sofort die absolute Kinderzahl und der Prozentsatz der Kinder pro Haushalt. Diese Zahlen sind ein deutlicher Beweis für meine Behauptung, daß das biologische Wachstum der Arbeiterfamilien nur dann wieder garantiert werden kann, wenn die Familien in gesunden und geräumigen Wohnungen in der Nähe großer Grünflächen oder Schrebergärten oder auf Siedlerstellen untergebracht sind.

Leider ist die Zahl der vorhandenen Siedlerstellen und damit der dort untergebrachten Volksgenossen heute noch verschwindend klein gegenüber der erdrückenden Masse der in den typischen großstädtischen Mietskasernen wohnenden.

Bei unseren Untersuchungen hat sich nun zwar ergeben, daß, obwohl in manchen Fällen sehr lange Verkehrswege zurückzulegen sind, trotzdem die Kinderzahl steigt. In diesen Fällen nehmen eben die Siedler lieber lange Verkehrswege als das immerhin kleinere Übel in Kauf, genießen aber dadurch die Vorteile des Wohnens in der frischen Luft und der naturnahen Art der Freizeitgestaltung in einer guten billigen Wohnung oder Siedlung außerhalb des engeren Stadtgebietes. Aus diesen Feststellungen folgern wir die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Neuordnung des täglichen Lebens des deutschen Arbeiters.

Tab. 15. Kinder in den Siedlungen.

Siedlungen	Siedler-Familien	Kinder insgesamt	Kinder pro Haushalt	Kinder Minderjährige pro Haushalt
Siemens, Hohenzollernkanal III	144	228	1,59	1,38
Siemens, Hohenzollernkanal IV	80	139	1,74	1,69
Siemens, Staaken	215	426	1,89	1,75
Siedlerverein Vorstadtheim	64	157	2,45	2,31
Stadtrandsiedlung Köpenick	104	204	1,96	1,87
Neue Scholle, Bukow-West	99	148	1,49	1,29
Siemens-Siedlung Spekte	94	200	2,13	1,92
Mariental, Berlin-Blankenfelde	40	80	2,00	1,98
Stadtrandsiedlung Weiße Taube, Berlin-Hohenschönhausen	29	69	2,38	2,07
Britz, Neuland I	45	86	1,91	1,71
Britz, Neuland II	98	229	2,34	1,95
Stadtrandsiedlung Falkenberg	66	169	2,56	2,27
Cäcilienhöhe, Biesdorf-Nord	136	294	2,16	2,04
Mariengrund, Bln.-Marienfelde	131	308	2,35	2,11
Stadtrandsiedlung Blankenfelde	60	122	2,02	1,82
Stadtrandsiedlung Rudow	155	361	2,33	2,19
Siedl.-Verein Neue Scholle, Spandau	119	302	2,54	2,24
Gatow, Siedlung Habichtwald	44	88	2,00	1,66
AEG-Siedlergemeinschaft Kienwerder, Lübars	73	102	1,40	1,20
Stadtrandsiedlung Biersdorf-Süd	85	322	3,79	3,38
Hellersdorf, Stadtrandsiedlung	71	140	1,97	1,80
Stadtrandsiedlung Karow	158	419	2,65	2,38

d) Urteile der Siedler.

Unsere an die Siedlungen im Umkreise Großberlins verteilten Fragebogen enthielten, wie Abb. 17—20 zeigt, folgende Schlußfrage:

Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? und warum?

Rd. 90% der Antworten waren positiv, etwa 7% positiv mit Einschränkungen und nur 3% negativ.

Es dürfte von besonderem Interesse sein, den zahlreichen ausführlichen Angaben einige Stichproben zu entnehmen:

A. G., Siemensstadt, Hohenzollernkanal IV:

„Ich hatte von jeher Liebe zur eigenen Scholle und zum eigenen Heim. *Ganz besonders freut es mich in unmittelbarer Nähe meiner Arbeitsstätte wohnen zu können.*"

W. L., Stadtrandsiedlung Karow:

„Das Wohnen in einer Siedlung hat viele Vorteile. Freies und ge-

sundes Wohnen. Ebenfalls ist es *für die Kinder* von allergrößter Bedeutung, sich in freier Natur zu bewegen, da [das für] Wachstum und Körperbildung besonders gut ist. Es gäbe noch bedeutend mehr Vorteile. Diese aber alle aufzuführen, würde der Platz nicht ausreichen und somit komme ich nochmals darauf zurück, daß ich mit meinem Siedlerlos zufrieden bin."

F. S. (10 Kinder), Stadtrandsiedlung Blankenfeld:

„Ich fühle mich heimischer. Habe die Nutznießung vom Garten, welches für mich eine große Hilfe ist. *Die Kinder sind den Gefahren in der Stadt nicht ausgesetzt.*"

G. B. (7 Kinder), Stadtrandsiedlung Rudow.

„. . . *um gesunde, fröhliche Kinder großzuziehen* . . . vor allem um die Kinder gesund zu erhalten."

F. K. (3 Kinder), Stadtrandsiedlung Marienfelde I (einschränkend):

„1. Es befriedigt, daß sich der Siedler selbst mit der Natur und Scholle verbunden fühlt. Die Kinder ständig in frischer Luft besser und abgehärteter heranwachsen.

2. Sind aber die Möglichkeiten schlecht, die Arbeitsstätte zu erreichen, wie z. B. Berlin-Marienfelde. Bis Berlin-Mitte brauche ich 1½ Stunden, davon ½ Stunde bis zur Eisenbahn, 1 Stunde mit der Eisenbahn bis zur Arbeitsstätte, dann befriedigt es nicht!"

W. E. (10 Kinder), Neue Scholle Berlin-Buckow-West (einschränkend):

„Ja! gesundheitlich und *im Interesse der Kinder.* Nur die Räume sind für eine große Familie von 12 Köpfen zu klein."

J. R. (7 Kinder), Siedlung Mariengrund:

„*Ja, ich brauchte Raum für meine 7 Kinder!*"

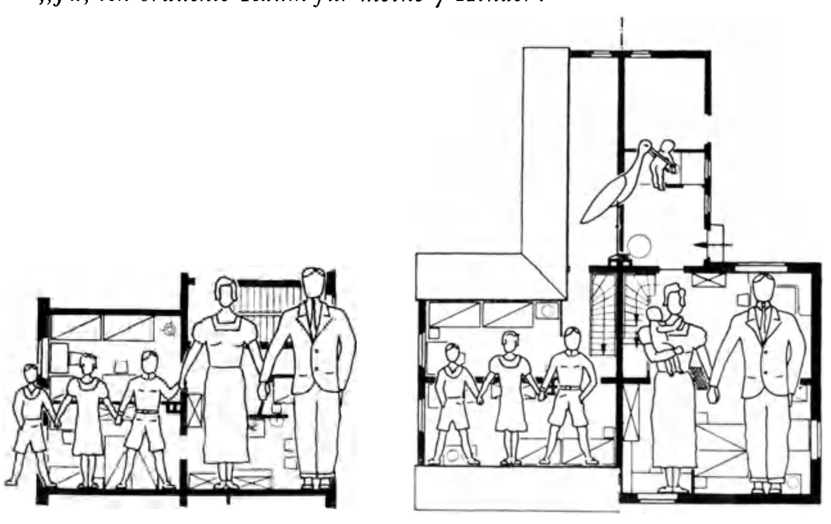


Abb. 27. *Kinder brauchen Raum!*

IV. Berlin ohne Seßhaftigkeit.

1. Darstellung des Berliner Wirtschaftsbezirks.

Abgrenzung des Wirtschaftsbezirkes gegenüber den Verwaltungsbezirken. Unserer Arbeit fügen wir einige Darstellungen des Berliner Wirtschaftsbezirkes bei (s. Abb. 28 und die Tafeln I—IV)[1].

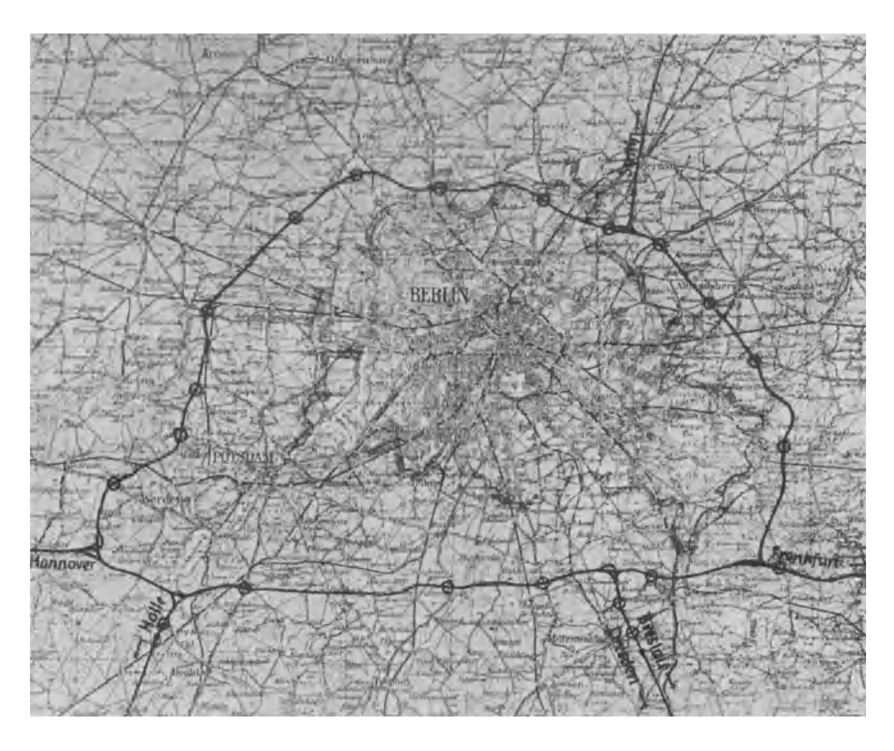


Abb. 28. Der Berliner Reichsautobahnring. Karte der näheren Umgebung Berlins.

Der Wirtschaftsbezirk der Reichshauptstadt reicht weit über die politischen Verwaltungsgrenzen hinaus und umfaßt alle Gemeinden, die im Wirkungsbereich der Berliner Handelskammer liegen. Eine genaue Abgrenzung läßt sich leider nicht geben, da die wirtschaftlichen Verflechtungen der Reichshauptstadt mit dem außerhalb der Verwaltungsgrenzen sich erstreckenden Umland zu vielfältig sind.

Verkehrsmittelzone als Wirtschaftsgrenze. Die Ausdehnung des von den vorhandenen Verkehrsmitteln, wie Stadtbahn, U-Bahn, Vorort-

[1] Die Tafeln II—IV entstammen dem Werke: „Sieben Jahre Landesplanung", herausgegeben vom Landesplanungsverband Brandenburg Mitte.

bahn, Omnibuslinien erfaßten Gebietes gibt einen Begriff von der volkswirtschaftlichen Verflechtung der Stadt Berlin mit ihrer Umgebung.

Beziehungen des Wirtschaftsbezirkes zu den Wohn- und Arbeitstätten. Berlin ist nicht nur Wohnort für zahlreiche Arbeiter, die außerhalb Berlins in gewerblichen Betrieben tätig sind, sondern auch umgekehrt Dienst- und Arbeitsort für eine große Anzahl auswärts Wohnender, die in Berliner Industrie-, Handels- und Verwaltungsbetrieben beschäftigt sind.

Wohnsitzgemeinden als Bestimmungsfaktoren des Wirtschaftsbezirkes. Es bildeten sich besondere Wohngebiete heraus, die als Wohnsitzgemeinden der in Berlin Beschäftigten gelten können (s. nächsten Abschnitt!).

Die Industrievorlagegebiete als Grenzen des Wirtschaftsbezirkes. Der Wirtschaftsbezirk Berlin wird noch durch wirtschaftliche Einflußgebiete der außerhalb Berlins liegenden Industriebezirke begrenzt. Es entsteht ein Austausch von Arbeitskräften, die ihren Wohnsitz in Berlin haben und jeden Tag von Berlin nach diesen Industrievorlagegebieten an ihre Arbeitstätte fahren.

Als solche Industrieorte gelten: Wildau, an der Vorortstrecke Grünau—Königswusterhausen; Henningsdorf, an der Strecke nach Kremmen; Velten, Oranienburg und Falkensee.

Außer diesen Industrievororten entwickelten sich noch einige

a) vom Berliner Arbeitsmarkt unabhängige selbständige Industrieorte.

Die Belegschaften der dortigen Betriebe wohnen größtenteils in den Orten selbst oder deren nächster Umgebung. Als Arbeitsmarkt sind diese kleinen Industriegebiete also unabhängig von der Reichshauptstadt, mit der sie jedoch wirtschaftlich sehr eng verbunden sind, da Berlin den Absatzmarkt für ihre Fabrikate darstellt. Folgende Gemeinden sind als solche Industrieorte anzusprechen:

Kalkberge, Rüdersdorf (Kalkindustrie), Nowawes, Bernau, Straußberg und Drewitz (Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel).

b) Wohnsitzgemeinden außerhalb der Reichshauptstadt. Pendelwanderungen.

Nach Feststellung der Gewerbesteuerstatistik der Stadt Berlin hatten 48 334 Personen, die in Berlin arbeiten, ihren Wohnsitz außerhalb der Stadt. Man findet außerhalb der Berliner Bannmeile eine ganze Reihe von Orten, so z. B. Zepernik, Birkenwerder, Neuenhagen, Döberitz, Brieselang, die den Charakter von fast reinen Wohnsitzgemeinden zeigen und mit Vorortzügen und ähnlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Trotz der verhältnismäßig guten Verbindungen, über welche die weitere

Umgebung der Reichshauptstadt verfügt, haben die dort wohnhaften Volksgenossen infolge der übermäßigen Entfernungen mitunter Anmarschwege von 2—3 Stunden, in vereinzelten Fällen sogar noch darüber, für den einmaligen Gang zu ihrer Arbeitsstätte zurückzulegen. Sie verbringen also, wenn man die für den Schlaf unbedingt nötigen Stunden in Abzug bringt, fast ihre gesamte Freizeit auf einem Verkehrsmittel, in Wartehallen oder auf der Straße.

Die in diesen Fällen ganz besonders schlechte Zuordnung der Arbeitsstätte zur Wohnstätte bewirkt eine tägliche Pendelwanderung stärksten Ausmaßes. Bei der Herstellung der Verkehrsspinne für das Ambi-Budd-Werk stießen wir auf mehrere solcher auswärtigen Wohnsitzgemeinden, die auf dem Pharusplan der Stadt Berlin gar nicht mehr verzeichnet waren, da der Plan solche Entfernungen nicht erfaßte.

Die Reichsbahndirektion Berlin hat auf unsere Bitte in dankenswertem Entgegenkommen eine Liste der (laut Statistik vom 10. Oktober 1935) in Berliner gewerbesteuerpflichtigen Betrieben Beschäftigten, die ihren Wohnsitz außerhalb Berlins haben durch Hinzufügung der Entfernung bis zum Zentrum der Reichshauptstadt in Bahnkilometern ergänzt (s. Anlage). Diejenigen Orte, die nur Bahnhöfe einer mit der Reichsbahn nicht in unmittelbarem Verkehr stehenden Kleinbahn aufweisen, oder die gar keinen Bahnhof besitzen, sind besonders gekennzeichnet. Der nächstgelegene Bahnhof der Reichsbahn ist in Kursivschrift eingetragen. In beiden Fällen konnten die Entfernungen nur bis zu den kursiv eingetragenen Bahnhöfen angegeben werden. Die Wegestrecken, die bis zur Erreichung der Wohnsitzgemeinde, sei es zu Fuß, per Rad oder mit sonstigen Verkehrsmitteln zuzüglich zu bewältigen sind, konnten nicht in Rechnung gestellt werden, ebensowenig wie das letzte Wegstück bis zur Arbeitsstätte.

Die nachstehenden *wahrhaft astronomischen Zahlen* geben also keinen Höchstsatz an, sondern bleiben sogar noch *beträchtlich unter dem Minimum.*

Jeder der 48 000 außerhalb Berlins Wohnenden legt für den einmaligen Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte *im Durchschnitt 26,5 km* und für den Hin- und Rückweg also *53* km allein an Bahnstrecke zurück.

Zusammen fahren diese 48 000 Fernwohner täglich eine Strecke von 2 560 000 km nur auf der Reichsbahn, was in P.-km ausgedrückt der *siebenmaligen* Entfernung *von der Erde zum Monde* entspricht. Im Jahre ergibt das *768* Millionen Personenkilometer.

Die unwillkürliche Frage, warum denn eine immerhin sehr beachtliche Zahl von arbeitenden Volksgenossen sich bei ihrer Wohnungswahl solchen doch vorauszusehenden Strapazen aussetzen, findet wenigstens zum großen Teil ihre Beantwortung darin, daß viele dieser Wohnsitzgemeinden

den ausgesprochenen Charakter von Gartenstädten aufweisen. Die Einwohner dieser Ortschaften wohnen eben lieber im Frieden einer fast ländlichen Umgebung, am liebsten natürlich in eigenem Häuschen mit einem Stück Garten, als in dem nervenzerrüttenden Getriebe des weltstädtischen Steinmeeres. Mit Resignation nehmen sie dafür den weiten Weg in Kauf.

Ein Umsiedeln dieser Leute in die Nähe ihrer Arbeitsstätten würde zwar die Arbeitswege verkürzen, aber die biologischen Verhältnisse untragbar verschlechtern, die unselige Massierung der Bevölkerung in an und für sich schon überfüllten Großstadtbezirken noch vermehren und damit das Übel weiter verschlimmern. Ein Wechsel des Betriebes durch den Arbeitnehmer wäre ebenfalls bedenklich, da für jedes Werk eine Vergrößerung der Stammarbeiterschaft, nicht aber ihre Verringerung erwünscht sein muß. So käme vielleicht eine Verlagerung der Arbeitsstätten in die Nähe der Wohnsitzgemeinden in Betracht, es sei denn, daß man sich endlich zur Gründung neuer organischer Siedlungsgemeinden entschließen würde, in denen alle zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse eines Kulturvolkes nötigen Einrichtungen vorhanden, ohne sinnlosen Zeitverlust erreichbar sind, und deren Lage zueinander einer vernunftgemäßen Planung entspricht (s. Abschnitt X).

Die Wohnsitzgemeinden.

Die in Berlin in gewerbesteuerpflichtigen Betrieben am 10. Oktober 1935 Beschäftigten, die ihren Wohnsitz außerhalb Berlins haben[1].

Orte	Beschäftigte	km	Zusammen km
1 Altlandsberg (Kr. Niederbarnim). *Hoppegarten (M)*	522	*24*	12 528
Ahrensfelde (Kr. Niederbarnim)	253	*20*	5 060
1 Basdorf (Kr. Niederbarnim). *Berlin-Wilhelmsruh* .	139	*8*	1 112
Beelitz-*Heilstätten* (Kr. Niederbarnim)	73	*44*	3 212
2 Bergfelde (Kr. Niederbarnim). *Birkenwerder (bei Berlin)*	458	*22*	10 076
Bernau (Kr. Niederbarnim)	1 528	*23*	35 144
Biesenthal (Mark) (Oberbarnim)	171	*34*	5 814
Birkenwerder bei Berlin (Bezirk Potsdam)	637	*22*	14 014
2 Blankenfelde (Post Mahlow). *Mahlow*	486	*17*	8 262
Blumberg (N.-B.)	97	*25*	2 425
Übertrag:	4 364		97 647

[1] Die mit *1* gekennzeichneten Orte haben Bahnhöfe einer Kleinbahn, mit der ein direkter Verkehr nicht besteht. Die mit *2* gekennzeichneten Orte haben *keine* Bahnhöfe. Der nächstgelegene Bahnhof ist in Kursivschrift eingetragen. In beiden Fällen können Entfernungen nur bis zu den kursiv eingetragenen Bahnhöfen angegeben werden.

	Orte	Beschäftigte	km	Zusammen km
	Übertrag:	4 364		97 647
2	Borgsdorf (N.-B.). *Birkenwerder (bei Berlin)* . . .	239	*22*	5 258
	Brandenburg (Havel)	92	*62*	5 704
	Brieselang (Osthavelland)	767	*27*	20 709
2	Bruchmühle (N.-B.). *Fredersdorf (bei Berlin)* . .	102	*30*	3 060
	Dabendorf (Kreis Teltow)	213	*31*	6 603
	Dahlewitz (Teltow)	158	*21*	3 318
2	Dahlwitz-Hoppegarten. *Hoppegarten (Mark)* . . .	332	*24*	7 968
	Drewitz (Teltow)	156	*25*	3 900
2	Dallgow (Osthavelland). *Dallgow-Döberitz*	265	*23*	6 095
2	Eggersdorf (N.-B.) *Strausberg*	292	*35*	10 220
	Eberswalde	101	*46*	4 646
	Erkner (N.-B.)	808	*31*	25 048
2	Eiche bei Ahrensfelde bei Berlin. *Ahrensfelde* . .	90	*20*	1 800
	Falkensee (Kreis Osthavelland)	3 833	*21*	80 493
	Fredersdorf (N.-B.)	536	*30*	16 080
	Fürstenwalde (Spree) (Kreis Lebus)	542	*54*	29 268
2	Friedrichsthal (N.-B.). *Oranienburg*	75	*30*	2 250
2	Glasow (Kreis Teltow). *Mahlow*	216	*17*	367
2	Glienicke (N.-B.). *Berlin-Hermsdorf*	781	*13*	10 153
2	Gosen (Kreis Beeskow). *Erkner*	90	*31*	2 790
	Groß-Beeren (Kreis Teltow)	172	*19*	3 268
	Großbesten (Teltow). *Bestensee*	76	*34*	2 584
2	Großziethen (Kreis Teltow). *Berlin-Rudow* . . .	164	*10*	1 640
2	Gütergotz (Teltow). *Stahnsdorf*	92	*23*	2 116
2	Geltow (Osthavelland). *Caputh-Geltow*	57	*36*	2 052
	Berlin-Reinickendorf (N.-B.)	81	*8*	648
1	Herzfelde (N.-B.). *Strausberg*	74	*35*	2 590
	Hohenneuendorf (N.-B.)	1 262	*20*	25 240
2	Hönow (N.-B.). *Hoppegarten (Mark)*	471	*24*	11 304
	Henningsdorf bei Berlin	430	*22*	9 460
	Jüterbog	79	*63*	4 977
	Ketschendorf (Kreis Beeskow-Storkow)	193	*56*	10 808
2	Klein-Besten (Teltow). *Bestensee*	127	*34*	4 318
2	Klein-Schönebeck (N.-B.). *Berlin-Friedrichshagen*	761	*21*	15 981
	Klein-Machnow (Post Stahnsdorf, Kreis Teltow). *Berlin-Wannsee*	1 248	*19*	23 712
	Königswusterhausen (Teltow)	408	*28*	11 424
	Kremmen (Osthavelland)	71	*40*	2 840
2	Grünheide (Mark). *Erkner*	167	*31*	5 177
	Altdamm	36	*144*	5 184
	Dahme (Mark)	63	*93*	5 859
	Germendorf (N.-B.)	33	*37*	1 221
2	Ladeburg (Oberbarnim). *Bernau*	192	*23*	4 416
	Lindenberg (N.-B.). *Berlin-Blankenburg*	232	*9*	2 088
	Luckenwalde	298	*50*	14 900
	Mahlow (Teltow)	313	*17*	5 321
	Übertrag:	21 152		522 505

	Orte	Beschäftigte	km	Zusammen km
	Übertrag:	21 152		522 505
	Mellensee (Teltow). *Mellensee-Saalow*	57	*38*	2 166
2	Miersdorf bei Zeuthen. *Zeuthen*	589	*22*	12 958
	Mittenwalde (Mark) *Nord*	274	*27*	20 356
1	Mühlenbeck bei Berlin (N.-B.). *Berlin-Wilhelmsruh*	395	*8*	3 060
	Müncheberg (Mark)	40	*59*	2 360
	Nauen (Osthavelland)	689	*36*	24 804
	Nassenheide (N.-B.)	39	*37*	1 443
	Babelsberg	160	*22*	3 520
2	Neu-Bötzow (Osthavelland). *Velten (Mark)*	96	*28*	2 688
	Neuenhagen (N.-B.)	1 586	*26*	41 236
2	Neu-Zittau (Beeskow-Storkow). *Erkner*	172	*31*	5 332
	Niederlehme (Beeskow-Storkow)	120	*30*	3 600
	Nowawes	2 088	*26*	54 288
	Oranienburg	685	*30*	20 550
	Petershagen (Ostbahn, N.-B.)	967	*31*	29 977
	Potsdam	1 990	*27*	53 730
	Rangsdorf	235	*25*	5 875
	Rathenow	27	*71*	1 917
2	Rauen (Mark) (Beeskow). *Fürstenwalde (Spree)*	97	*54*	5 238
	Rehfelde (Nordbahn)	140	*41*	5 740
2	Rohrbeck (Post Döberitz). *Dallgow-Döberitz*	134	*23*	3 082
	Rüdnitz (Ob.-B.)	32	*29*	928
	Rüdersdorf (N.-B.)	536	*35*	18 760
	Sachsenhausen (Nordbahn, N.-B.)	84	*32*	2 688
	Schenkendorf bei Königswusterhausen	84	*36*	3 024
2	Schmachtenhagen (N.-B.). *Oranienburg*	42	*30*	1 260
1	Schildow (N.-B.). *Berlin-Wilhelmsruh*	449	*8*	3 592
	Schönefeld (Teltow)	1	*52*	52
2	Schöneiche bei Friedrichshagen (N.-B.). *Berlin-Friedrichshagen*	247	*21*	5 187
2	Schöneiche bei Zossen. *Zossen*	52	*33*	1 716
2	Schönow (Kreis Niederbarnim). *Zepernick (Kreis Niederbarnim)*	562	*19*	10 678
2	Schwanebeck b. Berlin-Buch (Kreis N.-B.). *Berlin-Buch*	582	*15*	8 730
	Schwante (Kreis Osthavelland)	34	*35*	1 190
2	Senzig (Teltow). *Königswusterhausen*	142	*28*	3 976
2	Spreenhagen (Beeskow-Storkow). *Fürstenwalde (Spree)*	70	*54*	3 780
	Stahnsdorf	808	*23*	18 584
	Strausberg	395	*35*	13 825
	Teltow	1 870	*15*	28 050
	Thyrow (Teltow)	69	*31*	1 891
	Trebbin (Teltow)	151	*35*	5 285
	Vehlefanz (Osthavelland)	38	*33*	1 254
	Velten (Osthavelland)	415	*28*	11 620
	Übertrag:	38 395		972 499

Orte	Beschäftigte	km	Zusammen km
Übertrag:	38 395		972 499
2 Vogelsdorf (Ostbahn). *Neuenhagen*	143	*26*	3 718
Woltersdorf (Teltow) (*bei Luckenwalde*)	222	*47*	10 434
1 Wandlitz (Mark). *Berlin-Wilhelmsruh*	100	*8*	800
1 Wensickendorf (N.-B.). *Berlin-Wilhelmsruh*	75	*8*	600
Werder (Havel)	414	*36*	14 904
Werneuchen (Ob.-B.)	204	*34*	6 936
2 Wernsdorf (Beeskow-Storkow). *Erkner*	93	*31*	2 883
Wildau (Teltow)	476	*26*	12 376
2 Woltersdorf bei Erkner (N.-B.). *Erkner*	653	*31*	20 243
2 Woltersdorf bei Jüterbog. *Zahna*	27	*85*	2 295
Wünsdorf (Teltow)	118	*40*	4 720
Caputh (Kreis Zauch-Belzig). *Caputh-Geltow*	722	*36*	25 992
2 Glindow (Kreis Zauch-Belzig). *Werder* (*Havel*)	722	*36*	25 992
Michendorf (Kreis Zauch-Belzig)	722	*35*	25 270
2 Saarmund (Kreis Zauch-Belzig). *Rehbrücke*	722	*28*	20 216
Seddin (Kreis Zauch-Belzig)	722	*39*	28 158
2 Altlangerwisch (Kreis Zauch-Belzig). *Michendorf*	722	*35*	25 270
Zeesen (Teltow)	236	*32*	7 552
Zepernick (N.-B.)	1 380	*19*	26 220
Zernsdorf (Teltow)	62	*33*	2 046
Zeuthen (Teltow)	491	*22*	10 802
Zossen (Teltow)	427	*33*	14 091
1 Zühlsdorf (N.-B.). *Berlin-Wilhelmsruh*	57	*8*	456
2 Stolpe (N.-B.). *Birkenwerder* (*bei Berlin*)	93	*22*	2 046
2 Lehnitz (Nordbahn). *Oranienburg*	222	*30*	6 660
	48 220		1 272 181

Pendelwanderungen, wie die oben genannten, treten innerhalb des Altreiches und Großdeutschlands (Seite 19/20) auf, und zwar fast überall dort wo Betriebe der Großindustrie ihre magnetische Kraft auf die Arbeitsuchenden der Nachbargemeinden ausüben. Besonders anschaulich und instruktiv wirken die Untersuchungen in den Opelwerken, die wir im folgenden Abschnitt als Beispiel aufführen wollen.

c) Zum Vergleich: Untersuchungen der Firma Adam Opel, Rüsselsheim.

Sehr ausführliche Auskünfte über unser Thema erteilte die Firma Adam Opel, Rüsselsheim, die sich von vornherein lebhaft für unsere Forschungen auf dem Gebiete Arbeitstätte und Wohnstätte interessierte und auf unsere Anregung hin besonders auch die biologische Seite der Frage genau untersuchte.

Es wurde festgestellt, daß die Hauptgründe für das Wohnen außerhalb des Betriebsortes in erster Linie eigener Haus- und Grundbesitz an Orten ist, die mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln vom

Betriebsort aus relativ leicht zu erreichen sind. Über ein Viertel aller auswärts Wohnenden der Firma Opel geben als Grund hierfür an, daß sie wegen gegenwärtigem oder zukünftig erwartetem, eigenem Grundbesitz (durch Erbgang usw.) ihren Wohnsitz nicht am Betriebsort haben. Etwa *16% der auswärts Wohnenden erklären, diese Tatsache damit, daß die Wohnungen in Rüsselsheim zu teuer* und überdies nicht zu haben sind, da das Wohnungsangebot weit hinter der Nachfrage zurückbleibt, insbesondere bei größeren Wohnungen von 3—4 Zimmern an aufwärts. Ein weiterer erheblicher Prozentsatz der Auswärtigen wohnt bei den Eltern, bei Verwandten oder in Miethäusern, die Eltern oder Verwandten gehören, so daß selbst unter Berücksichtigung der Fahrgelder diese Werkangehörigen geringere Ausgaben für Wohnung und Anmarschweg zur Arbeitsstätte haben als beim Wohnen am Betriebsort. Allerdings dürften die Zeitverluste dabei nicht in Rechnung gestellt sein. Für den großen sich ergebenden Rest liegt die Hauptursache für das Auswärtswohnen in der Tatsache, daß der *Betriebsort* insbesondere den Familien zu *wenig Anregungs-, Unterhaltungs-, Ausbildungs- und Erholungsmöglichkeiten* bietet.

So verfügt Rüsselsheim *nicht* über eine neunstufige höhere Schule. Es hat *kein* Theater, *keine* Konzertveranstaltungen, *kein* Hallenschwimmbad, *kein* Krankenhaus. Die nähere Umgebung ist landschaftlich reizlos, während z. B. außer dem Vorhandensein aller in Rüsselsheim fehlenden Einrichtungen Wiesbaden und Frankfurt a. M. die Nähe des Taunusgebirges sowie Wiesbaden und Mainz die Nähe des Rheins und Darmstadt die Nähe des Odenwalds aufweisen können. Die Firma gibt selbst an (Schreiben vom 27. Dezember 1937), daß nach Beobachtungen, die sich bei der Untersuchung der Beziehungen „Wohnstätte—Arbeitstätte" zum „Kinderreichtum" der Erwerbstätigen ergeben haben, *der Kinderreichtum am Sitz des Werkes relativ gering ist, daß er mit zunehmender Entfernung vom Sitz des Werkes steigt und in einem Umkreis von etwa 30 km seinen Höchstpunkt erreicht,* um dann mit zunehmender Entfernung wieder abzusinken.

Diese Tatsachen sind daraus zu erklären, daß die Arbeiter in der unmittelbaren Nähe ihrer Arbeitstätte, innerhalb des Stadtbezirkes in nicht guten Wohnungen — in den sog. Arbeitervierteln untergebracht sind. Dagegen wohnen die meisten Arbeiter in der ländlichen Umgebung von Rüsselsheim in kleinen Dörfern und Städtchen mit landgebundener Freizeitgestaltung. Bei Überschreitung des Kreises von 30 km Verkehrsweg ist das Absinken der Kinderzahl dadurch zu erklären, daß diese Arbeiter in den umliegenden Großstädten, wie Frankfurt a. M. wohnen, übermäßig lange Verkehrswege haben und in den großstädtischen Mietskasernen hausen.

Prozentuale Verteilung der Belegschaft auf die Wohnungen in Rüssels-

heim und in umliegenden Orten. Zum besseren Verständnis dieser Erhebungen geben wir auch noch die Feststellung der Firma bekannt, wieviel Prozent der Belegschaft in Rüsselsheim und in umliegenden Orten und Städten wohnen. Auch interessiert in diesem Zusammenhang die Untersuchung, wieviel Minuten die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitstätte beträgt. Das Ergebnis der Auszählung ist, daß 20,9% in Rüsselsheim, 19,1% im übrigen Kreis Groß-Gerau, 22,6% in Groß-Mainz, 4,2% im übrigen Kreis Mainz, 2,0% in Darmstadt, 3 2% im übrigen Kreis Darmstadt, 4,1% im Kreis Offenbach, 4,8% im Kreis Dieburg, 0,1% im Kreis Erbach, 0,2% im Kreis Heppenheim, 0,4% im Kreis Bensheim, 2,2% im Kreis Oppenheim, 0,7% im Kreis Alzey, 1,2% im Kreis Bingen und 0,9% im übrigen Hessen wohnen, so daß 86,6% auf das Land Hessen entfallen. In der preußischen Nachbarprovinz Hessen-Nassau wohnen insgesamt 12,34% und zwar in Groß-Wiesbaden 2,7%, im Untertaunus-Kreis 0,3%, im Rheingau-Kreis 0,3%, im Ober-Taunus-Kreis 0,3%, im Main-Taunus-Kreis 6,2%, im Stadtkreis Frankfurt 2,2%, im Stadtkreis Hanau 0,06% und im übrigen Regierungsbezirk Wiesbaden 0,2%. Dazu kommen 0,08% im Regierungsbezirk Kassel. In der Rheinprovinz wohnen 0,2%, im Saarland 0,03%, in der Pfalz 0,06%, in Baden 0,03% der Gefolgschaft. Auf das übrige Reich entfallen 0,7% (es handelt sich hierbei insbesondere um Gefolgschaftsmitglieder, die an auswärtigen Wohnsitzen, wie z. B. Königsberg in Preußen, Berlin, Breslau, Dresden, München, Stuttgart, Köln, Hamburg usw., als Distriktleiter, Kundendienstleiter usw. für die Firma tätig sind).

Durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitstätte in Minuten.

Diese Frage wurde nur für die gesamte Gefolgschaft ohne Rücksicht auf den Wohnort ausgezählt, da sich die Verteilung der Wohnorte etwa aus der Dauer des Beförderungsweges ergibt. Einen Anmarschweg bis zu 5 Minuten Dauer haben 1,5% der Gefolgschaftsmitglieder. In 5—10 Minuten gelangen weitere 6,5% an ihre Arbeitsstätte, in 10 bis 15 Minuten 9,3%, in 15—20 Minuten 9,4%, in 20—30 Minuten 15,3%, in 30—40 Minuten 12,1%, in 40—50 Minuten 13,4% und in 50 Minuten bis 1 Stunde 13,1%. Mehr als 1 und bis zu 1¼ Stunden brauchen 7,6%, über 1¼—1½ Stunden 6,05%[1], über 1½—1¾ Stunden 2,3%[2], über 1¾—2 Stunden 2,1%[3], über 2—2½ Stunden 0,7%, über 2½—3 Stun-

[1] Das sind bei rd. 20 000 Gefolgschaftsmitgliedern etwa 1200 Personen.
[2] ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, 460 ,,
[3] ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, 420 ,,

den 0,2% und über 3 Stunden 0,05% der Gefolgschaftsmitglieder, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen.

Mit der Eisenbahn fahren insgesamt 44,56% der Werksangehörigen, davon 21,73% bis zu ½ Stunde, 14,78% über ½—1 Stunde, 7,64% über 1—2 Stunden und 0,41% über 2 Stunden. Mit dem Kraftomnibus kommen 16,07% der Gefolgschaftsmitglieder zur Arbeitsstätte, davon bis zu 30 Minuten Fahrtdauer 4,29%, über ½—1 Stunde 9,44% und über 1 Stunde bis 2 Stunden 2,33%. Die Straßenbahnen der benachbarten Großstädte benutzen 2,14% der Gefolgschaftsmitglieder und zwar fahren 1,89% bis zu ½ Stunde und 0,25% über ½—¾ Stunde. Mit Privatkraftwagen kommen 1,4% der Gefolgschaftsmitglieder zur Arbeitstätte und zwar benötigen 0,87% bis zu ½ Stunde, 0,44% über ½—1 Stunde und 0,07 bis zu 1½ Stunden.

Mit Motorrädern kommen 0,78% der Werksangehörigen ins Werk, davon 0,58% in Fahrzeiten bis zu ½ Stunde, 0,18% in Fahrzeiten von über ½ Stunde bis 1 Stunde und 0,02 in Fahrzeiten von über 1 Stunde.

Einen verhältnismäßig breiten Raum nimmt das Fahrrad als Transportmittel ein, insbesondere, da es bis zum Ende vorigen Jahres zu den eigenen Erzeugnissen der Adam Opel A.-G. gehörte. Insgesamt fahren 22,83% der Werksangehörigen mit dem Fahrrad von der Wohnung zur Arbeitsstätte, wobei es dahingestellt bleibt, ob das Fahrrad zur unmittelbaren Erreichung der Arbeitstätte dient oder zur Fahrt nach dem Ausgangspunkt eines anderen Verkehrsmittels, sei es eines Bahnhofs der Deutschen Reichsbahn, nach dem Ausgangsort eines Kraftomnibusses oder der Startplatz eines privaten Kraftfahrzeuges, oder aber umgekehrt nach dem Endpunkt eines öffentlichen Verkehrsmittels, das Rüsselsheim nicht unmittelbar erreicht, wie z. B. die rechtsuferige Mainstrecke der Deutschen Reichsbahn. Von dem Gesamtanteil der Fahrradbenutzer fahren 14,58% der Werksangehörigen bis zu ½ Stunde, 7,40% über ½—1 Stunde und 0,84% über 1—2 Stunden.

Einen Fußweg auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln legen 59,22% der Gefolgschaftsmitglieder zurück, wobei der Weg vom Reichsbahnhof Rüsselsheim oder von den Endhaltestellen Rüsselsheim berührender Kraftomnibuslinien nicht gezählt wird, da sich diese Punkte in unmittelbarer Werknähe befinden.

Einen Fußweg bis zu 20 Minuten haben 48,12%, über 20—30 Minuten 8,32%, über ½—1 Stunde 2,71% und über 1 Stunde 0,07% aller Werksangehörigen zu machen.

Darstellung des biologischen Aufbaus der Arbeiterfamilien bei der Firma Opel. Von den gesamten Werksangehörigen sind 76,83% verheiratet, 21,30% ledig, 1,02% verwitwet und 0,72% geschieden. Im Durchschnitt entfallen auf jeden Werksangehörigen *1,125 Kinder*; auf die

verheirateten Werksangehörigen bezogen, ergibt sich eine Zahl von *1,47 Kindern.* 39,1% *aller* Werksangehörigen inbegriffen die Ledigen deren Hundertsatz 21,30 beträgt, sind *kinderlos*, so daß also an *kinderlosen Verheirateten* 17,8% der Gesamtbelegschaft verbleiben. Von der Gesamtzahl der *Verheirateten* sind *23%* kinderlos, *77%* haben Kinder. Auf die Gesamtzahl der Werksangehörigen bezogen, haben 60,9% Kinder und zwar haben *30,6% 1 Kind 18,1% 2 Kinder, 7,1% 3 Kinder, 2,8% 4* Kinder, *1,2% 5 Kinder, 0,6% 6 Kinder, 0,3% 7 Kinder* und 0,2% mehr als *7* Kinder. Die höchste Kinderzahl eines Werksangehörigen beträgt *13*, sie wird in einem Falle erreicht, es folgen 2 Fälle mit je 12 Kindern.

Von der Gesamtzahl der Kinder von Werksangehörigen entfallen 27,2% auf Familien mit einem Kind, 32% auf Familien mit 2 Kindern, 18,9% auf Familien mit 3 Kindern, 9,8% auf Familien mit 4 Kindern, 5,3% auf Familien mit 5 Kindern, 3,1% auf Familien mit 6 Kindern, 2% auf Familien mit 7 Kindern und 1,7% auf Familien mit mehr als 7 Kindern.

Die Kinderzahl ist mit Berliner Ziffern verglichen wesentlich höher, wenn sie auch noch lange nicht ausreichend erscheint. Wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir diese Erscheinung u. a. darauf zurückführen, daß immerhin 21,8% der Belegschaftsmitglieder in eigenen Häusern auf eigenem Grund und Boden ansässig sind.

2. Bevölkerungswanderung Berlins.

a) Zuzüge, Fortzüge, Umzüge.

Bei Vertiefung in die Probleme der Bevölkerungsbewegung innerhalb der Reichshauptstadt kommt man in Versuchung, Berlin eine Nomadenstadt zu nennen. Aber man darf nicht vergessen:

Der Berliner der friderizianischen, der napoleonischen und der Biedermeierepoche fühlte sich bodenständig und war seßhaft, wie es die wenigen Urberliner Familien teilweise heute noch sind. Eine Änderung dieses Zustandes der Beharrung trat erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mit dem intensiven Eindringen westlich demokratischer Gedankengänge ein. Das schon in der Einleitung unserer Arbeit ausführlicher besprochene

unglückselige Zusammentreffen liberalistisch-individualistischer Einstellung mit dem gewaltigen Aufblühen der Technik, das eine plan- und rücksichtslose Überindustrialisierung zur Folge hatte, wirkte sich verheerend aus auf die äußere Lebensform und den inneren Lebensstil der hauptstädtischen Bevölkerung.

Die planlose Zerreißung aller räumlichen und natürlichen Zusammenhänge zwischen Wohnstätte und Arbeitstätte zwang

den Erwerbstätigen zu täglichen Wanderungen, machte ihn unstet und ertötete jedes Gefühl der Bodenverbundenheit.

Gewiß suchte das Belegschaftsmitglied eine Wohnung in der Nähe des Werkes, in dem es zur Zeit tätig war, aber sie fand sich nur in den seltensten Fällen. So wurde es ihm gleichgültig, wo seine Behausung lag. Gleichzeitig ging der innere Zusammenhang mit dem Werk verloren. Der Arbeiter wechselte nun nicht nur die Wohnstätte, sondern auch die Arbeitstätte ohne Bedenken; welch letztere Entwicklung noch besonders durch den Krieg, die Inflation und Arbeitslosigkeit gefördert wurde.

Herr Dr. UEBLER, der sich ebenfalls mit dem Problem Arbeitstätte—Wohnstätte eingehend beschäftigt hat, spricht in einer Abhandlung[1] von einem „geschlossenen Lebensraum" bei guter Zuordnung und von einem „zerplitterten Lebensraum" bei getrennter, d. h. schlechter „Zuordnung der drei Faktoren Wohnstätte, Arbeitsstätte und Erholungsstätte". Er entwickelt die Gründe des Auseinanderreißens des Lebensraums aus der allgemeinen Wirtschaftslage und der Person des einzelnen heraus. Als Idealfall des geschlossenen Lebensraums dient ihm der Bauernhof mit unmittelbarer Nähe von Arbeits- und Wohnstätte, mit seiner engen Verbundenheit zwischen Gefolgschaft und Betrieb und schließlich seiner Verbundenheit mit der Natur.

Demgegenüber wird der zersplitterte Lebensraum gekennzeichnet

1. durch starke räumliche Trennung von Arbeitstätte und Wohnstätte, verbunden mit Entfremdung von der Familie.

2. Auflockerung und Auflösung der Beziehungen zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft. Daraus entstehend Klassenhaß und Klassenkampf.

3. Entwurzelung, Aufgabe der Seßhaftigkeit. Großstadtleben und Asphaltkultur bilden den schalen Inhalt eines heimatlosen Nomadenlebens.

Auch Dr. UEBLER führt die Zerstörung des geschlossenen Lebensraumes auf die (planlose) Industrialisierung und Spezialisierung zurück.

Die Zersprengung des naturgewollten geschlossenen Lebensraums infolge der zersetzenden materialistisch individualistischen Weltanschauung des Liberalismus machte sich in allen deutschen Großstädten bemerkbar, am verhängnisvollsten aber wohl in Berlin.

Während die nationalsozialistische Weltauffassung längst die innerliche Verbundenheit von Werkleitung und Gefolgschaft gefordert hat, und sich auch die Betriebe selbst zu der Erkenntnis durchgerungen

---

[1] Raumforschung und Raumordnung, Heft 12, 1. Jahrg. S. 480ff.: Dr. UEBLER: Arbeitsstätte — Wohnung — Lebensform.

haben, daß die Heranzüchtung eines möglichst großen Stammes zuverlässiger dem Werke sich zugehörig fühlender Arbeiter im beiderseitigen eigensten Interesse liegt, tritt — wiederum infolge der schlechten Zuordnung der Wohn- und Arbeitstätten — der „Stammarbeiter" in der Reichshauptstadt nicht nur besonders selten auf, sondern man findet so häufig wie nirgend sonst Familien, deren einzelne Mitglieder gleichzeitig in den verschiedensten, in entgegengesetzten Stadtteilen gelegenen Betrieben beschäftigt sind. Diese Erscheinung steigert nicht nur das Problem der allzuweiten Arbeitswege in hohem Maße, sondern erschwert auch dessen Lösung, wenigstens solange die Regulierung nach liberalistischer Art der Initiative des einzelnen überlassen bleibt.

Die Umzugslust wird in den letzten Jahren noch stark von der Umsiedlungsbewegung unterstützt, die in Berlin eingesetzt hat. Die Menschen ziehen von der City in die Randgebiete der Stadt und lassen sich dort in weniger dicht besiedelten Gebieten nieder.

b) Umzugs-Neusiedlungsbewegung in Berlin.

Die Anzahl der bebauten Grundstücke ist in 12 Jahren fast um 80% gewachsen. Es handelt sich in diesem Falle großenteils nicht um Mietkasernen, sondern um Einzelhäuser an der Peripherie der Stadt. Diese gesunde Bewegung wird dazu beitragen die Menschen an das Einzelhaus zu binden und sie bodenfester zu machen.

Die Entwicklung ist aus dem beigefügten Zahlenmaterial zu erkennen.

Die Gesamtzahl der bewohnten und bebauten Grundstücke in Berlin 1925. Die Gesamtzahl der bewohnten und bebauten Grundstücke belief sich im Jahre 1925 auf 86 459, von denen *27 536 oder 31%* auf Alt-Berlin entfielen, obwohl dessen Flächeninhalt nur 7,6% der Berliner Gesamtfläche ausmachte.

Die bebauten Grundstücke in Berlin im Jahre 1937. Bis zum 1. Januar 1937 stieg die Zahl der bebauten Grundstücke in Berlin von *86 459 im Jahre 1925 auf 153 752.* Dies entspricht einer Steigerung von 77,87%.

Von der Gesamtzahl entfallen auf die Innenbezirke (I—VI) 30 371 bebaute und bewohnte Grundstücke. Es stieg also in der Zeit von 1925 die Zahl der bebauten und bewohnten Grundstücke in der Innenstadt von 27 536 auf 30 371 im Jahre 1937, das entspricht einer prozentualen Steigerung von *10,26%*.

Die bebauten Grundstücke in den Außenbezirken machen demnach 67,61 % aus.

Zu der Umzugsbewegung innerhalb der Stadt gesellen sich noch die starken Ab- und Zuwanderungen von und nach auswärts. An dem ständig neuen Zustrom war und ist auch heute noch teilweise die Landflucht und der Zug nach den „unbegrenzten Möglichkeiten" der Weltstadt

schuld: in Berlin „pulste das Leben", blühte der „Lebensgenuß", hier „lag das Geld auf der Straße". (Es muß übrigens gesagt werden, daß ein dauernder, jedoch *geringer* Zustrom allein schon durch die Zentralisierung der Reichsbehörden unvermeidlich, aber auch ziemlich unwesentlich ist.)

Die Abwanderung setzt sich großenteils aus den Enttäuschten zusammen, die sich in ihren allzu optimistischen Hoffnungen bald genug betrogen sahen.

Welche ungeheuren Schäden der Volkswirtschaft und dem Nationalvermögen durch die Zu- und Abwanderung von und nach der Hauptstadt und außerdem durch die dauernden Umzüge innerhalb dieser zugefügt werden, ergibt sich aus folgenden Betrachtungen:

Die Gesamtzahl der Wanderungen in den 15 Nachkriegsjahren. Die Gesamtsumme der Zu- und Abwanderung allein beträgt nach Angaben der Statistik 1933 in den Nachkriegsjahren 7 937 361 Personen, das sind grob gerechnet, fast zweimal soviel Menschen wie ganz Berlin an Einwohnern hat. Innerhalb von 15 Jahren hat sich also die Viermillionen-Stadt zweimal umgesetzt.

Die jährlichen Zahlen ergeben rund[1]

Zugang	250 000 Pers. bei 5 Pers. je Familie	. .	50 000 Familien
Abgang	250 000 „ „ „ „ „ „	. . .	50 000 „
Insges.	500 000 Pers. bei 5 Pers. je Familie	. .	100 000 Familien

Hierzu kommen die Zahlen der anfangs besprochenen Umzugsbewegung *innerhalb* der Stadt.

Statistisch wurde ermittelt, daß jeder Berliner alle vier Jahre einmal umzieht[2].

Die Zahl der Menschen, die innerhalb der Stadtgrenzen ihre Wohnung wechseln, wurde mit jährlich 420 000 Personen[3] festgestellt:

420 000 Personen bei 5 Personen je Familie . . . 80 400 Familien.

Wenn man ganz geringe Umzugskosten innerhalb Berlins mit etwa 70 RM je Familie annimmt, so ergibt sich für die Umzüge innerhalb Berlins 5 600 000 RM, und wenn man für die Zu- und Fortzüge im Durchschnitt einen Betrag von 250 RM je Familie ansetzt, so ergibt sich ein Betrag von $2 \times 50\,000 \times 250 = 25\,000\,000$ RM. Im ganzen gehen also hierdurch etwa

30 Millionen RM im Jahr dem Volk verloren.

[1] Genaue Zahlen laut Berliner Statistik 1934: Von ausw. Zugezogene 231 363, nach auswärts Fortgezogene 263 610, zusammen 494 973.

[2] Zeitschrift des Vereins Berliner Kaufleute Nr. 11 Jahrg. 1935. (Die Bedeutung der Wanderungen für die Bevölkerungsentwicklung Berlins.)

[3] Für 1934 betrug die Zahl der innerhalb Berlins umgezogenen Personen 503 737, und 1933 sogar 543 604.

Wenn man diese Summe ebenfalls in 10 000 RM-Häuschen umrechnet, *so könnte man eine Einwohnerzahl in der Größe der Stadt Limburg a. d. L. (15 000 Personen) ansiedeln.*

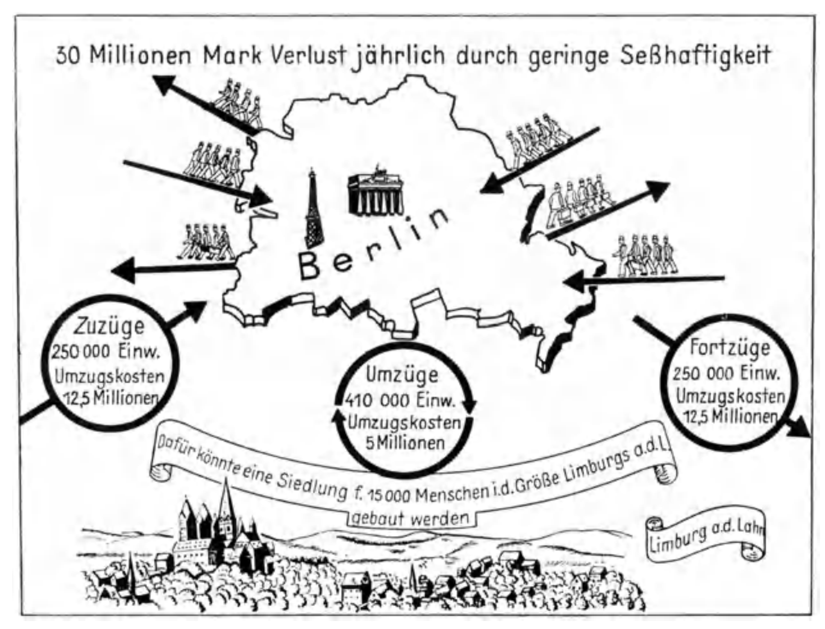


Abb. 29.

V. Übersicht der durch schlechte Zuordnung der Arbeitstätten zu den Wohnstätten entstehenden Schäden.

1. *Biologische Schäden.* Ein bedeutender Teil der Freizeit, die der Erwerbstätige im Kreise seiner Familie verleben sollte, wird außerhalb des Heimes auf öffentlichen Verkehrsmitteln, auf der Straße, in Wartehallen oder Wirtshäusern verbracht. Das schwächt oder vernichtet das Gefühl der Familiengemeinschaft. Der Zwiespalt zwischen Wohnstätte und der weitentfernten Arbeitsstätte verhindert jede Verwurzelung. Der Erwerbstätige weiß schließlich selbst nicht mehr, wo er eigentlich hingehört und wo er „zu Hause" ist. Dadurch wird der Lebenswille im höheren Sinne herabgemindert, der Wille zum Kinde schwindet.

Kinderarmut aber bedeutet Volkstod.

2. *Wirtschaftliche Schäden.* a) Zu hohe Fahrgeldkosten von der Arbeitstätte zur Wohnstätte für jeden einzelnen.

b) Die Ausgaben werden nicht für einen produktiven Zweck ausgegeben, sondern sind lediglich Unkostenfaktoren. Das bedeutet wiederum eine Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Nationalwirtschaft auf dem Weltmarkt.

3. *Die gesundheitlichen und seelischen Schäden.* a) Infektionskrankheiten; b) allgemeine Erschöpfungszustände; c) Großstadt-Nervosität; d) Unfälle (durch Hast, Eile); e) Lebensgefahr; Todesfälle; f) seelischer Schaden (Mangel an Ruhe und Besinnung); g) Ablenkung auf oberflächliche Vergnügungen.

Biologische Forderungen: Eine bessere Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten muß nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus sozialen Gründen gefordert werden. Vor allen Dingen aber zur Wiedererweckung des Lebenswillens unseres Volkes.

Geheimrat Dr. HUGENBERG bezeichnete einmal die Großstädte als „die größte soziale Sünde der Glanzzeit Deutschlands. Diese Sünde wieder gutzumachen, muß im Interesse der *biologischen Gesunderhaltung* und der *Bestandserhaltung des deutschen Volkes das heiligste Gebot der Gegenwart sein*".

Prof. Dr. BURGDÖRFER Reichsplanung und Bevölkerungspolitik. Prof. Dr. BURGDÖRFER [1] ist derselben Meinung, wenn er zum Ausdruck bringt, „daß diese Überlegungen bei allen Planungen gebührend zu beachten sein werden. Es bedeutet, daß in den nächsten Jahrzehnten wohl die letzte größere Gelegenheit kommt, bau- und wohnungspolitische Sünden vergangener Jahrzehnte wieder einigermaßen gutzumachen. Wenn später — nach 1960 — städtischer Wohnraum überflüssig werden sollte, dürfte die Zeit gekommen sein, mit allem Ernst an den Abbruch und die Sanierung der schlechten und häßlichen Mietkasernenviertel heranzugehen. Bei der Befriedigung des jetzt noch zu erwartenden Zuwachsbedarfes sollten jedoch vor allen Dingen bevölkerungspolitische Erwägungen im Vordergrund stehen, da nur bei ihrer Beachtung vielleicht doch noch ein allmähliches Wiedererwachen der Regenerationskraft der jetzt sich zur Unfruchtbarkeit, zur freiwilligen „Sterilisierung" verurteilenden städtischen Bevölkerung erhofft werden kann. Es muß so gebaut werden, daß auch in der Stadt die kinderfrohe und kinderreiche Familie wieder gedeihen und sich entfalten kann. Darum möglichst weg von der Mietkaserne und zurück zur weiträumigen Wohnweise, zum Flachbau, wenn irgend möglich zur Wohnheimstätte: zum Eigenheim mit Garten!"

In meiner Chemnitzer Rede — Juni 1937 — auf dem Reichskleingärtnertag habe ich auch zu diesen Dingen grundlegend Stellung ge-

---

[1] BURGDÖRFER: Zurück zum Agrarstaat 1936; S. 90, 108.

nommen. Ich betonte schon damals daß bei der Zielsetzung des deutschen Siedlungswerks die grundlegende Wandlung der Gesinnung, besonders der Baugesinnung entscheidend ist. Im Hinblick auf die lebendigen Erfordernisse soll organisch aufgebaut werden. Das Lebensgefühl der Menschen wird dann im neugeordneten Raum aufblühen und ihre wirtschaftliche Existenz gesichert werden:

„Erst wenn in diesem Geist die Neuordnung des deutschen Lebensraumes in Angriff genommen wird, wenn die deutsche Wissenschaft an dieser gewaltigen Sachaufgabe freudig mitarbeitet, wird das Dritte Reich vollendet sein. Dann wird der deutsche Lebenswille wieder wachsen und in den neuen deutschen Städten und Siedlungen werden Menschen wohnen, denen Heim und Erde Freude und Raum für Kinder gibt. Und dieses junge Geschlecht wird vielleicht ein Leben erreichen, das wir mühsam ringend vorbereiten:

Ein Leben freudiger Arbeit, echter Kameradschaft, in Verbundenheit mit den Kräften der Natur und der Heimat.

Dann wird das Land unserer Kinder und Enkel ein glückliches Land werden, mit einem wachsenden Volk.

Dieses neue Deutschland wird ein blühender Garten des Friedens — der Freiheit — und Schönheit sein."

Diese meine damaligen Worte sollten richtunggebend alle an der Neuordnung Interessierten anfeuern in gleichen Gedankengängen zu arbeiten, den Arbeiter nicht nur mit seiner Wohnung bodenständig verankert zu sehen, sondern ebenso ihn mit seiner Arbeitsstätte fest und sicher zu verbinden. Dann bringen wir dem arbeitenden Menschen neuen Lebensinhalt, neue Lebensfreude und Gesundheit. Wir arbeiten damit an einer der dringendsten sozialen Aufgaben des Jahrhunderts.

VI. Vorschläge zur Behebung der Schäden und zur Neuordnung des deutschen Lebensraums.

Ist Raumordnung in Berlin möglich?

Aus der beigefügten Tabelle des Statistischen Amtes der Stadt Berlin (1933) geht die Verteilung der Flächen auf die verschiedenen Kategorien innerhalb der einzelnen Verwaltungsbezirke hervor. Um eine Übersicht über die Bevölkerungsdichte in den einzelnen Stadtteilen zu erhalten, ist nur festzustellen, wieviel Bewohner auf 1 ha mit Häusern bebauter Grundstücke kommen.

Stadtgebiet nach Verwaltungsbezirken am 1. April 1933 (in Hektar).

Verwaltungsbezirk	Bebaute Fläche	Straßen, Plätze usw.	Öffentliche Parkanlagen und Schmuckplätze über 1 ha		Wald		Fried-höfe	Eisenbahn-gelände	Öffentliche Wasserläufe	Sonstige Fläche	Gesamt-fläche
			städtisch	sonstig	Dauerwald	sonstig					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Mitte	674,20	259,59	9,58	5,68	—	—	18,81	28,47	32,27	13,90	1 042,50
2. Tiergarten . . .	595,61	253,94	6,96	256,39	—	—	0,93	133,04	63,14	52,83	1 362,84
3. Wedding. . . .	501,67	310,01	157,19	—	54,03	—	34,34	52,14	15,05	183,40	1 307,83
4. Prenzlauer Berg	386,38	325,68	21,22	—	—	—	14,48	36,52	—	228,72	1 013.00
5. Horst Wessel .	440,23	169,45	57,84	—	—	—	20,40	106,97	43,90	37,99	876,78
6. Kreuzberg . . .	600,35	276,05	26,79	—	—	—	25,85	85,31	37,58	12,93	1 064,86
7. Charlottenburg .	969,36	470,60	166,90	56,67	226,26	294,19	28,94	164,55	84,59	911,10	3 373,16
8. Spandau . . .	1 219,92	565,92	33,14	12,29	57,00	1 716,00	54,50	86,38	855,20	4 191,10	8 791,45
9. Wilmersdorf . .	765,65	451,09	34,76	—	3 040,00	126,00	11,98	112,94	368,41	213,76	5 124,59
10. Zehlendorf . . .	1 044,50	514,00	94,91	60,11	646,01	847,95	28,04	87,01	739,02	1 851,96	5 913,51
11. Schöneberg . .	507,73	223,73	9,32	—	—	—	34,30	113,39	—	213,83	1 102,30
12. Steglitz	1 029,62	401,26	62,88	29,84	—	—	38,20	44,90	38,50	1 160,03	2 805,23
13. Tempelhof . . .	852,80	398,67	46,70	46,20	—	37,10	109,28	48,39	28,90	2 463,40	4 031,44
14. Neukölln . . .	765,79	624,36	129,05	5,47	—	—	93,36	30,00	63,95	3 191,38	4 903,36
15. Treptow . . .	815,64	307,52	245,34	—	222,02	552,00	29,74	201,31	167,04	1 575,23	4 115,84
16. Köpenick . . .	1 033,57	356,00	18,50	8,70	3 751,00	2 431,00	19,00	98,00	1 980,93	2 678,30	12 375,00
17. Lichtenberg . .	1 682,41	679,22	36,04	58,19	—	164,00	68,67	219,57	33,12	4 968,13	7 909,35
18. Weißensee . . .	400,50	325,00	45,43	—	—	13,00	121,44	29,00	21,00	3 682,84	4 638,21
19. Pankow	822,09	482,25	27,67	24,70	45,00	367,00	126,68	120,00	43,13	5 679,62	7 738,14
20. Reinickendorf .	1 238,94	529,41	118,44	7,60	1 459,00	882,00	89,79	172,08	556,17	3 808,99	8 862,42
Zusammen	16 346,96	7 923,75	1 348,66	571,84	9 500,32	7 430,24	968,73	1 969,97	5 171,90	37 119,44	88 351,81

Die Kopfzahl auf 1 ha in den einzelnen Verwaltungsbezirken geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

Bewohner auf 1 ha bebauter Grundstücke[1]

Verwaltungsbezirke	Be-wohner-zahl	Verwaltungsbezirke	Be-wohner-zahl
Mitte	394,7	Schöneberg . .	435,5
Tiergarten . .	423,0	Steglitz . . .	189,2
Wedding . . .	622,0	Tempelhof . .	134,1
Prenzlauer Berg	810,0	Neukölln . .	412,2
Horst Wessel .	688,7	Treptow . . .	152,7
Kreuzberg . .	656,0	Köpenick . .	85,6
Charlottenburg	351,3	Lichtenberg .	143,4
Spandau . . .	120,1	Weißensee . .	203,7
Wilmersdorf . .	256,8	Pankow . . .	171,9
Zehlendorf . .	63,1	Reinickendorf	132,6

Hierbei sind allerdings örtliche Überbesiedelungen innerhalb eines Bezirks durch die Durchschnittsbildung für den ganzen Bezirk schon ausgeglichen, jedoch unterscheiden sich die einzelnen Verwaltungsbezirke untereinander ganz erheblich in ihrer Besetzungsdichte. Die Bezirke Prenzlauer Berg 810,0 Einwohner auf den ha, Horst Wessel 688,7 und Kreuzberg 650,0 Einwohner haben die meisten Bewohner je ha, während Zehlendorf mit 63,1, Köpenick 85,6 und Spandau mit 120,1 die niedrigsten Werte ausweisen.

Zur Beurteilung der Besiedelungsmöglichkeiten der einzelnen Verwaltungsbezirke muß man die unter „sonstige Flächen" dargestellten Größen betrachten. Diese sind in der Hauptsache solche Flächen, welche der Bebauung noch zum großen Teil zugeführt werden können. Ihre Summe betrug 1933 für Gesamt-Berlin 37 119,44 ha.

Auf einem Gelände von 350 qm kann man ohne weiteres im Einzelreihenhaus eine Familie seßhaft machen. Diese Bauweise hat den Vorteil der großen Landersparnis, der billigeren Baukosten durch gemeinsame Brandmauer und durch (gemäßigte!) Typisierung. Das Einzelreihenhaus, sei es nun gemietet oder Eigenheim, ermöglicht *zu gleicher Zeit* ein gesundes, angenehmes Wohnen, wodurch sicherlich die Familiengründung begünstigt würde.

Eine solche Bebauung entspricht einer Bebauungsdichte, wie man sie in Spandau mit 120 Einwohnern auf den ha vorfindet.

Wenn man etwa 50% der „sonstigen Flächen" als unbebaubar annimmt und auf dem Rest von 18 500 ha und zwar mit 350 qm pro Familie siedelt, so könnte man etwa 300 000 Familien gut und gesund

---

[1] Durchschnittlich bezifferte sich danach im Jahre 1933 für die Stadt Berlin die Wohndichte *auf 260 Köpfe pro Hektar.*

unterbringen. Das würde gering gerechnet etwa 1 bis 1,2 Millionen Einzelpersonen entsprechen. Da es im Jahre 1933 in Berlin 1,45 Millionen Haushaltungen gab, könnte man über ein Fünftel dieser Haushaltungen unter von Grund aus besseren Lebensbedingungen wieder zum Ansatz bringen.

Hieraus geht zunächst klar hervor, daß eine Neuordnung sogar innerhalb des gegebenen Raumes der Stadtbezirke durchaus möglich ist.

Die beiden am stärksten besiedelten Verwaltungsbezirke Prenzlauer Berg und Horst Wessel mit im ganzen 615 000 Menschen könnte man ohne weiteres durch eine solche großzügige Siedlungsmaßnahme stark entlasten und zum größten Teil niederlegen. An Stelle der ungesunden Altbauviertel und Massenquartiere könnte ein großer Volksgarten für die nähergelegenen Arbeiterviertel entstehen, wie er im Westen der Stadt durch den Tiergarten dargestellt wird.

VII. Wohn- und Erwerbsplatzkapazität. Umsiedlung.

Eine Anregung.

Um für Berlin einmal generelle Klarheit zu erhalten über die Zuordnung der Wohnungen zu den Arbeitsplätzen haben wir die *Wohn*kapazität und die *Erwerbsplatz*kapazität der einzelnen Verwaltungsbezirke zur Darstellung gebracht. Leider ist nur die Erfassung der Beschäftigten in Industrie, Handwerk, Handel und Verkehr möglich. Die Beschäftigten in „Öffentlichen Diensten" sind nicht einbegriffen; insofern ist die Darstellung nur ein Teilbild des Gesamtzustandes, aber sie umfaßt den *wesentlichen* Teil. Für jeden Verwaltungsbezirk ist jeweils die Anzahl der Erwerbstätigen (ohne Erwerbslose) einmal nach der Volkszählung und einmal nach der Betriebszählung erfaßbar. Die Erwerbstätigen der oben angeführten Hauptwirtschaftsgruppen sind also einmal hinsichtlich ihres Wohnens und ein zweites Mal an ihrer Arbeitsstätte dargestellt. Die so entstehenden Ziffern differieren um etwa 70 000 Erwerbstätige. Diese Differenz ist erklärlich, da sehr viele Erwerbstätige nach Berlin zur Arbeit hineinfahren und ebenfalls sehr viele heraus. Die Zuverlässigkeit des Gesamtresultates wird dadurch kaum gemindert.

Bringt man für jeden Bezirk die Arbeitsplatz- und die Wohnplatzkapazität der erfaßten Bereiche zum Ausgleich, so erhält man eine Anzahl Gebiete, in denen ein Überschuß von Arbeitsplätzen und andere, in denen Unterschuß an Arbeitsplätzen, also Überschuß an Wohnplätzen vorhanden ist.

Faßt man einmal theoretisch bestimmte Überschuß- mit benachbarten Unterschußgebieten so zusammen, daß ein ungefährer Ausgleich

stattfindet, so ergibt sich die Möglichkeit, Berlin in einzelne Teilgebiete aufzugliedern, in denen jeweils die Beschäftigten auch wohnhaft sind. Man kommt so von dem zentripetalen Verkehrswirrwarr der Großstädte auf ein lokal aufgegliedertes Verkehrssystem, bei dem einzelne Sektoren vom Stadtkern ausgehend bis zur Peripherie zusammengefaßt werden.

Durch eine gute Organisation muß es möglich sein, in den einzelnen Teilen Berlins wenigstens bis zum gewissen Grade einen Wohnungstausch durchzuführen, so daß möglichst viele Erwerbstätige in möglichst kurzer Entfernung von ihrer Arbeitsstätte wohnen.

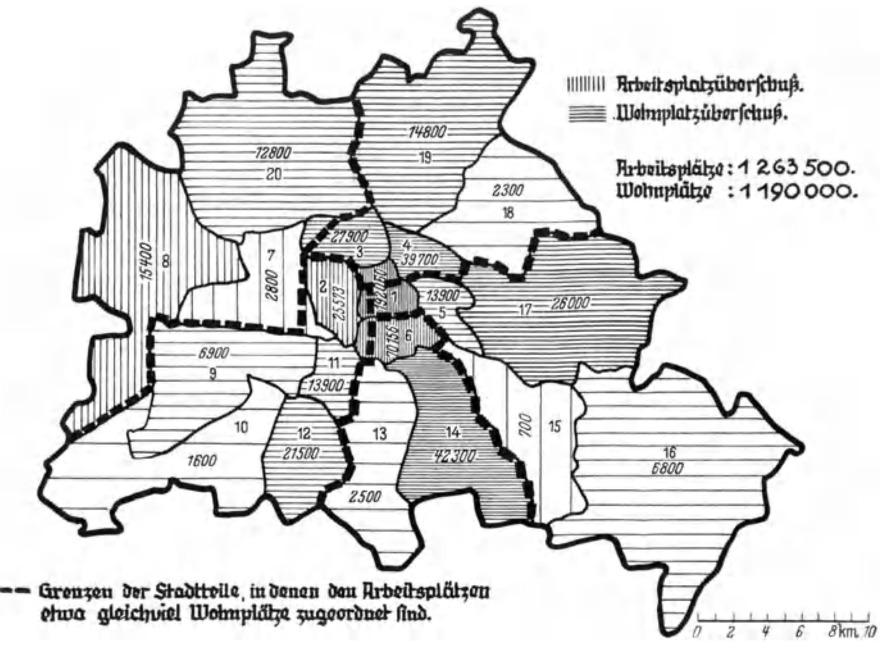


Abb. 30. Wohn- und Erwerbsplatzkapazität der Berliner Stadtbezirke.

In beigefügter Abbildung ist zunächst einmal eine Zusammenfassung dieser Art nach fünf Teilen erfolgt. Natürlich wollen wir hiermit nicht behaupten: Nur so und nicht anders kann eine Einteilung Berlins stattfinden. Die Planskizze soll vielmehr lediglich unsere gedanklichen Ausführungen über eine vorläufige Möglichkeit der Umorganisation Berlins durch Austausch und Umsiedlung der Bevölkerung ohne Stadterweiterung und ohne allzuviele Neubauten und Investierung von Kapitalien im Bilde verdeutlichen.

Die generelle, rechnerische Aufschließung von Berlin in Einzelorganismen muß natürlich noch näher untersucht werden, z. B. in Hinsicht

auf die augenblicklichen Gemeindekernbildungen in Berlin und auf das Hauptverkehrsstraßensystem. Es wäre sehr erwünscht, wenn die Hauptausfallstraßen als Grenze zwischen den neugeordneten Stadtteilen gelten könnten, selbstverständlich müßten dann die Ringstraßen, die bisher vollkommen vernachlässigt sind, ausgebaut werden, damit der Ringverkehr in den Unterkernen Berlins gut funktionieren kann und die Entlastung der Innenstadt auch tatsächlich stattfindet. Hand in Hand mit einer allmählichen Verselbständigung der Stadtunterteile muß eine Auflockerung der Innenstadtteile mit allzustarker Massierung gehen, am besten durch Niederreißen der Altbaublöcke und durch Errichtung von neuen gesunden Wohnungen in der Nähe der peripher liegenden Arbeitsstätten. Eine reinliche Scheidung von Wohn- und Industriegebieten ist leider in Berlin nicht mehr möglich. Hierfür sind die Planungs- und Bausünden der Vergangenheit zu groß und umfassend.

Eine weitere planlose Bevölkerungs- und Industriemassierung ist jedoch unter allen Umständen zu vermeiden. Darüber hinaus würde es nicht allzugroße Schwierigkeiten machen, die einmal vorhandenen Industrien in organische Siedlungen einzubetten, so daß die fraglichen Stadtteile Berlins entsprechend ihrer augenblicklichen Arbeitsplatzkapazität auch gute Wohnplätze erhalten.

Dabei sollten in den bisher nur von Beamten und Angestellten bewohnten Gebieten mehr Arbeiterwohnungen errichtet werden, während in den reinen Arbeitersiedlungsgebieten ebenfalls Beamte, Angestellte und Gewerbetreibende untergebracht werden müßten. Auf diese Art entstehen wirkliche Gemeinschaftssiedlungen mit eigenem Gemeindecharakter.

Durch eine solche allmähliche Verselbständigung der einzelnen Teile und eine organische Gliederung der Riesenstadt verbunden mit planmäßigen gesundem Bauen würden ohne große Umwälzungen viele der in den vorstehenden Abschnitten geschilderten Schäden behoben oder doch gelindert werden, was wieder sozusagen automatisch eine Entlastung des Verkehrs — bisher eines der schwierigsten Großstadtprobleme — herbeiführen würde.

Ein gründliches Studium aller Einzelheiten der Neuaufteilung wird sicherlich zu einer Lösung führen, die weitgehend Rücksicht auf das bestehende Verkehrsnetz nimmt und nur das System der Verkehrsdirigierung den veränderten Anforderungen anpaßt.

Um die Bereitwilligkeit der für den Wohnungstausch in Frage kommenden Personen zu erhöhen, kämen staatliche oder städtische Umzugsbeihilfen, Verbilligung der Tarife des Lokalverkehrs innerhalb der Stadtteile bzw. für die ohne triftigen Grund Widerspenstigen unter Umständen Entziehung der verbilligten Fahrkarten in Betracht.

Eine Vorbedingung für den Austausch der Wohnplätze wäre die

Normung des Berliner Mietpreises durch gestaffelte Güteziffern für die verschiedenen Wohnungskategorien, die mit einem einheitlich festgesetzten Grundpreis pro Quadratmeter zu multiplizieren wären. Die Umsiedlung der Erwerbstätigen könnte mit Hilfe der Arbeitgeber, der Miets- und Arbeitsämter erfolgen.

VIII. Industrieverlagerung.

Ein Blick auf die drei in Abschnitt 1 (Allgemeine Betrachtungen) beigefügten Industriekarten (siehe Abb. 1—3 und Tafel II) zeigt, daß die Berliner Industrien, städtebaulich gesehen, bisher vollkommen wahllos über das gesamte Stadtgebiet und seine nähere Umgebung verstreut wurden, wobei zu beachten ist, daß in diesen kartographischen Darstellungen, die nur als Beispiel gezeigt werden nur ein Teil der Berliner Gesamtindustrie erfaßt ist.

Vornehmlich die Innenstadt ist überreich an Betrieben aller Gattungen. Es entstanden auf diese Art die sog. Mischgebiete, in denen Wohnstätten und Arbeitsstätten mehr oder weniger planlos vermengt sind. Ein besonderer Nachteil solcher Mischgebiete kennzeichnet sich durch die außerordentliche Verschlechterung der Wohnungen, welche die Durchsetzung der Wohnblocks mit Industrien notwendigerweise zur Folge hat. Dabei trifft es dank der vielgerühmten liberalistischen „Freizügigkeit" nicht einmal zu, daß die Lage der Arbeitstätten in nächster Nähe der Wohnhäuser und Mietkasernen nun etwa eine Verkürzung des Arbeitsweges für die Belegschaften bedeutet. Wie zum Hohne auf jede gesunde Vernunft wohnen, wie unsere Untersuchungen zweifelsfrei nachweisen, gerade die in Werken der zentralen Mischgebiete Beschäftigten größtenteils nicht in der Nähe, sondern irgendwo an der Stadtperipherie, während umgekehrt die Bewohner der von Fabriken flankierten Mietkasernen in weitentlegenen Vorstadtbezirken tätig sind.

Eine Verlagerung der Industrien ist aus finanziellen Gründen leider nicht allzu häufig möglich. Am ehesten werden noch die Fabriken in den Mischgebieten der inneren Ortsbezirke, die ja meist auch nicht zu den Mammutunternehmen gehören, gelegentlich einer Altstadtsanierung verlagert werden. Im allgemeinen versteht man jedoch unter „Industrieverlagerung" weniger die Hinausverlegung bestehender Werke aus dem Stadtkern in die Außenbezirke, als vielmehr die Ansetzung neuentstehender Industrien oder Industrieerweiterungen in geeignete Gegenden der näheren oder weiteren Umgebung der Großstädte.

Bei einer geschickten Wahl des künftigen Standortes neuer Betriebe wird von vornherein die Ansiedlung der Belegschaftsmitglieder in die Planung einbezogen werden müssen.

Hier gilt es nun die vielfachen Erfahrungen auszuwerten und mannigfache Fehler, die bei früheren „Arbeiter"-Siedlungen gemacht wurden, zu vermeiden. Es genügt nicht, wenn einerseits die Arbeitswege der Männer erheblich verkürzt, die Einkaufswege der Hausfrauen, die Schulwege der Kinder aber gleichzeitig verlängert werden. Das Problem Arbeitstätte — Wohnstätte ist nur dann gelöst, wenn die Wohnstätte auch wirklich zum Heim der Bewohner wird, in dessen nächster Nähe sich ihre Lebensfunktionen großenteils abwickeln können. Damit dies der Fall ist, muß als dritter Faktor zu Wohn- und Arbeitsstätte auch die Erholungsstätte kommen. In andern Worten, eine Siedlung darf nicht (auch wenn sie eine sog. „Werksiedlung" ist) nur Arbeitern, Beamten oder Angestellten eine Unterkunft bieten, sie muß auch alle jene Gewerbe, Läden, behördlichen, kulturellen und sanitären Einrichtungen beherbergen, die ihrer eigenen Einwohnerzahl und Größe entsprechen, und die den Siedlern Form und Inhalt des Lebens zu gewährleisten vermögen (s. Abb. 35).

Mit dieser Erkenntnis treten völlig neue Aufgaben an den Städte- und Siedlungsplaner heran:

Der Mensch selbst, sein Leben und seine Arbeit wird als Dominante Form und Inhalt der Städte und Siedlungen der Zukunft bestimmen.

Die Ergebnisse der umfang- und aufschlußreichen Forschungsarbeiten über diese Fragen wurden in dem soeben neu erschienenen Werke *„Die Neue Stadt"*, Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung von Staatssekretär Gottfried Feder, Verlag von Julius Springer in Berlin, niedergelegt.

Eine Industrieverlagerung innerhalb des Wirtschaftskreises der Stadt Berlin würde also das Entstehen von Trabantenstädten zur Folge haben, die in sich geschlossene organische Stadtgemeinden bilden nicht nur in bezug auf den Arbeitsmarkt, sondern die in der Befriedigung aller notwendigen Lebensbedürfnisse weitgehend selbständig und nur in höherem wirtschafts- wie verwaltungspolitischen Sinne von der Mutterstadt abhängig sind.

Abb. 31 zeigt, wo etwa in der Nähe Berlins Industrieverlagerungen durch die Errichtung von Trabantenstädten möglich wären. Da sich diese gleichsam wie auf Schnüre aufgereiht an den nördlichen und südöstlichen Spree- und Havelarmen hinziehen, wurden sie anschaulich als Perlenstädte bezeichnet.

Die beste, weil totale Lösung des Problems der Industrieverlagerung geht jedoch wesentlich weiter als die vorherigen Vorschläge. Wenn wir die Karte des Reiches auf ihre Bevölkerungsdichte betrachten, so fällt die ungleichmäßige Verteilung sofort auf. Deutlicher noch zeigen sich

die gewaltigen Unterschiede in einer plastischen von meinem Lehrstuhl angefertigten Darstellung, auf der sich die menschenreichsten Gebiete schichtförmig zu Gebirgen türmen, während die dünner besiedelten Gegenden als Täler und Tiefebenen erscheinen (Abb. 32). Über alles andere hinweg ragen gleich Fabrikschloten die Großstädte insbesondere des rheinisch-westfälischen, des mitteldeutschen, sächsischen und schlesischen Industriegebietes sowie die Weltstädte Berlin, Wien und Hamburg.



Abb. 31. Perlenstädte an Spree und Havel.

Bei einer Neuverteilung und Neuerrichtung von Industrieanlagen sollten in Zukunft die dünnbesiedelten Landesteile und vor allem — schon aus völkischen aber auch staats- und wehrpolitischen Gründen — der deutsche Ostraum berücksichtigt werden. Selbstverständlich nach vorhergehender genauer Untersuchung der Aufnahmefähigkeit und der örtlichen Gegebenheiten (Abb. 34). Das Märchen der Standortgebundenheit der Industrie zu widerlegen, fehlt hier der Raum. Es sei nur auf Berlin hingewiesen, das keine Kohle, kein Eisen und Kali, keine Wasserkräfte und dergleichen besitzt und dennoch eines der mächtigsten Industriezentren darstellt.

Daß man die in den dünnbesiedelten Gebieten zu errichtenden Industrien nicht einfach sozusagen in die Luft hängen kann, ist ohne

weiteres einleuchtend. Unser totales Heilmittel nicht nur in bezug auf schlechte Zuordnung von Arbeits- und Wohnstätten und die dadurch

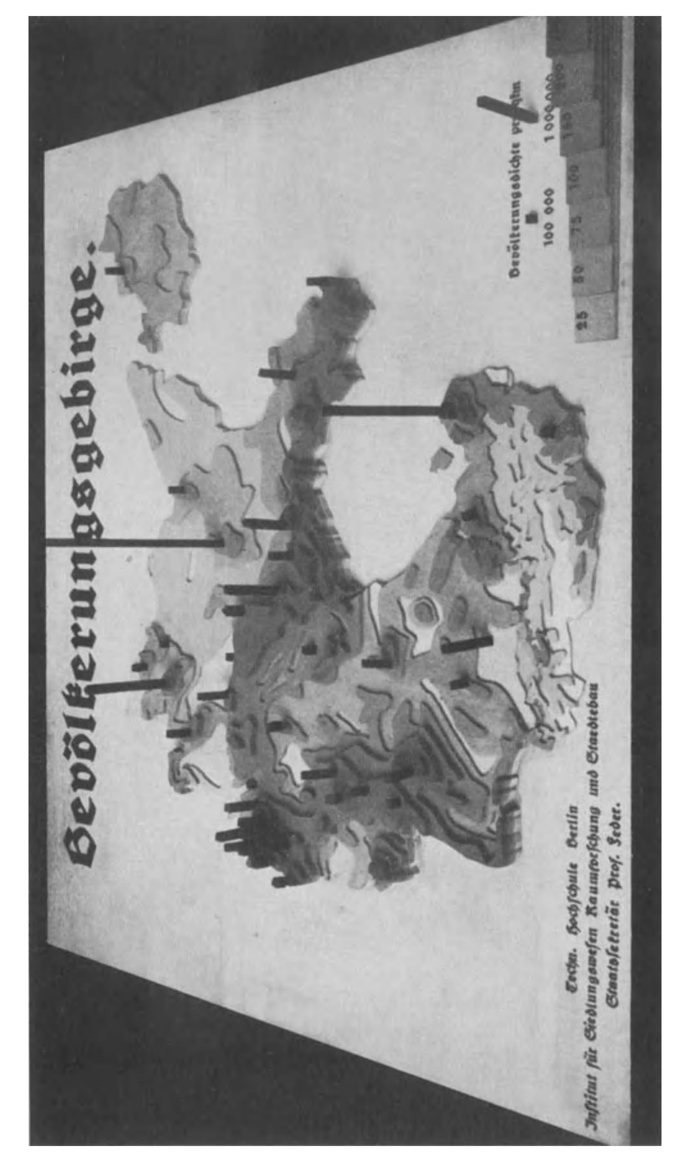


Abb. 32. Bevölkerungsdichte im Altreich und der Ostmark.

entstehenden volkswirtschaftlichen und volksbiologischen Schäden, sondern auch in Hinsicht vieler anderer unangenehmer Erbschaften aus der kapitalistisch-liberalistischen Zeit heißt darum:

Neugründung von organischen Siedlungen und in sich geschlossenen Städten von etwa 20 000 Einwohnern.

Wie wir gerade auf die Größenordnung von 20 000, als erwünschteste, weil günstigste, gekommen sind, ist ausführlich in dem im Verlag Julius Springer erschienenen Werke: **Die Neue Stadt,** geschildert, von dem die vorliegende Arbeit nur eine Art Vorfrucht war.

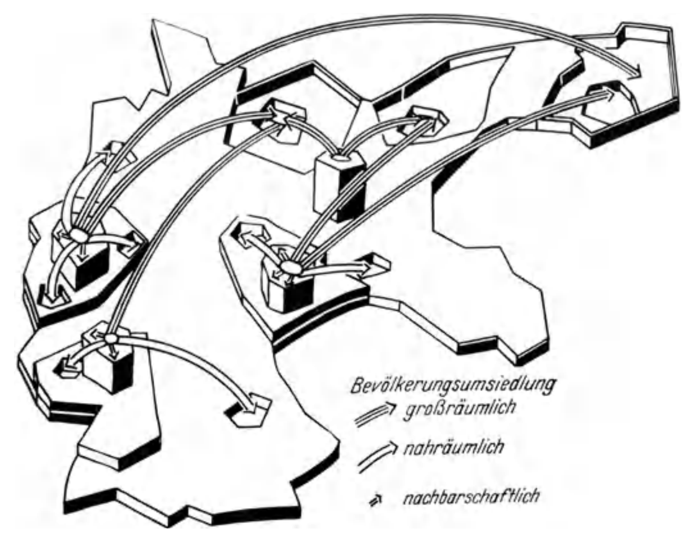


Abb. 33. Bevölkerungsumsiedlung.

IX. Luftschutz und Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten.

Aus *wehrpolitischen Gründen* ergeben sich für die Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten folgende Überlegungen.

Die Lagerung der Wohnstätten *in ziemlicher Nähe* der Arbeitstätten ist vorteilhaft, da in diesem Falle bei einer Zerstörung der Verkehrsverbindungen durch feindliche Einwirkungen die Belegschaften ihre Arbeitsstätten bequem zu Fuß oder mit dem Rad erreichen können. Eine Außerbetriebsetzung der Verkehrsmittel hat dann keineswegs auch eine Lahmlegung der industriellen Betriebe und Produktionsausfall zur Folge.

Das Ansetzen der Wohnstätten *unmittelbar* neben der Arbeitstätte ist jedoch vor allem dann zu *vermeiden*, wenn es sich bei der Arbeitstätte um ein volkswirtschaftlich oder militärisch bedeutendes Werk handelt, das dem Feinde ein lohnendes und lockendes Ziel für Luftangriffe bietet. 500—1000 m Abstand der nächsten Wohnbauten von den äußersten Werkbaulichkeiten ist erforderlich.

Ein- oder Zweifamilien-Siedlungshäuser sind auch rein vom Stand-

punkte des Luftschutzes aus den hochgefährdeten Mietkasernen weitaus vorzuziehen. Einzelhäuser inmitten von Gärten bieten die größte Sicherheit, doch auch Reihenhäuser mit höchstens zwei Geschossen dürften kaum gefährdet sein, da der feindliche Bombenflieger seine teure Munition, die er ja zudem nur in beschränktem Umfang mitführen kann, normalerweise nicht für so wenig lohnende Objekte verschwenden wird. Je gelockerter die Bauweise ist, um so geringer wird die Trefferquote und um so erfolgloser ein Vergasungsversuch.

Dasselbe, was einerseits für die Wohnstätten der Belegschaft gilt, muß andererseits auch für die Anlage der Arbeitstätte, des Werkes, gelten. Nur daß hier der Auflockerungsmöglichkeit viele engere Grenzen gezogen sind.

Der beste, weil wirkungsvollste Luftschutz für die Industrie besteht zweifellos in der Auflösung der Industrieballungen, die vorzügliche Angriffspunkte bieten, und soweit irgend möglich in einer Zergliederung der Mammutwerke in mittlere und kleinere Betriebe und deren räumliche Zerstreuung über möglichst weite Gebiete. Dezentralisierte kleine Einheiten bilden nicht nur schwache Angriffsflächen für den Gegner, sondern sind außerdem viel leichter zu tarnen. Sollte aber dennoch ein Luftangriff Erfolg haben, so wird nicht ein geschlossener Wirtschaftsbezirk vernichtet, was den Fortfall lebenswichtiger Produktionen zur Folge haben kann, sondern ein kleiner Teilbetrieb wird zerstört, unter dessen Ausfall der Gesamtorganismus nicht wesentlich leiden wird.

X. Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten.

Zusammenfassung und Schluß.

Um die in den vorstehenden Abschnitten errechneten geradezu riesenhaften volkswirtschaftlichen Verluste und die sicherlich noch viel ernsteren biologischen Schäden, die durch eine schlechte Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitsstätte wie durch die Widersinnigkeit und Naturfremdheit der großstädtischen Wohnweise überhaupt hervorgerufen werden, abzuschwächen, darf man auch vor regierungsseitigen Verfügungen nicht zurückschrecken.

Man mag es als große Errungenschaft der Freizügigkeit und des liberalistischen Zeitalters angesehen haben, daß der Arbeiter da *wohnen konnte, wo er wollte* und zur Arbeit *hingehen konnte, wohin er wollte,* daß also der Arbeiter, der in Hennigsdorf wohnte, nach Neukölln oder Tempelhof zur Arbeit fahren konnte, und daß der in Johannistal wohnende Arbeiter nach Siemensstadt zur Arbeit fahren konnte, ebenso wie der in Lichtenberg wohnende nach Wilmersdorf und der in Weißensee wohnende nach Tempelhof oder Siemensstadt fuhr.

Wir haben im Gegenbeispiel zunächst einmal den Gedanken einer besseren Zuordnung von der Wohnstätte zur Arbeitstätte darzustellen versucht, wodurch eine ungeheure Entlastung des Stadtzentrums erreicht wurde. Um diesem Programm nun aber praktisch näher zu kommen, war es notwendig, die einzelnen Berliner Stadtbezirke auf die Zahl der Arbeitsplätze und Wohnplätze zu untersuchen. Es war von vornherein klar, daß eben in gewissen Bezirken mehr oder fast ausschließlich Wohnplätze waren, während in anderen Bezirken, wie in der City oder in Siemensstadt, sehr viel mehr Arbeitsplätze als Wohnplätze sich befanden. Es erschien aber von vornherein möglich, durch die Zusammenfassung größerer Gebiete dahin zu kommen, daß Arbeitsplätze und Wohnplätze sich die Waage hielten. Es ist uns in der Tat gelungen, Berlin in 5 Sektoren aufzuteilen, die in sich einen verhältnismäßigen Ausgleich zwischen Wohnplätzen und Arbeitsplätzen gestatten würden. Abb. 30 S. 78 zeigt das Ergebnis dieser langwierigen Untersuchungen.

Man muß nur wissen, daß eine bessere Zuordnung der Wohnstätte zu der Arbeitstätte nicht von der besseren Einsicht oder von dem Willen der betreffenden Gefolgschaftsmitglieder oder der Betriebsleitungen abhängt, sondern daß es sich hier nur um eine regierungsseitige Maßnahme handeln kann, die allerdings geeignet wäre, verhältnismäßig weitgehend Ordnung in das Chaos der großstädtischen Verkehrsverhältnisse, insbesondere der schlechten Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte zu bringen. Der einzelne, der beispielsweise in Tempelhof zur Arbeit geht und in Siemensstadt oder Weißensee wohnt, hat gar nicht die Möglichkeit in der Nähe der Fabrik in Tempelhof eine Wohnung zu suchen, selbst wenn ein Arbeiter, der — vice versa — in Tempelhof wohnt und in Siemensstadt oder Weißensee zur Arbeit geht, glücklich wäre, durch einen Wohnungstausch in die Nähe seiner Arbeitstätte zu gelangen. Aber er weiß ja nichts von dem gleichen Bestreben des Arbeitskameraden in dem anderen Bezirk. Hier könnte nur im großen Ordnung geschaffen werden dadurch, daß zunächst theoretisch in den verschiedenen Sektoren je 10 000 oder 20 000 Wohnungen freigemacht würden. Das heißt, diejenigen Wohnungen, die von Arbeitern oder Angestellten bewohnt sind, die täglich zu in anderen Sektoren des Stadtgebietes liegenden Arbeitstätten fahren, müssen geräumt bzw. freigestellt werden, wenn eine andere, ähnliche oder gleichwertige Wohnung in der Nähe ihrer Arbeitsstätte nachgewiesen wird. Man wird dies wohl nur dann verlangen können, wenn die Stadt oder der Staat in der Lage wäre, für diese Umzüge Umzugsbeihilfen zu gewähren. Ist dies der Fall und können Wohnungen in der Nähe der Arbeitstätte nachgewiesen werden, könnte man auf diejenigen, die ohne Grund weder das Angebot der bessergelegenen Wohnung, noch die Umzugsbeihilfe annehmen, dadurch einen Druck ausüben, daß in solchen Fällen die verbilligten Fahrkarten nicht gewährt werden.

Es ist zwar klar, daß eine solche Maßnahme nicht ohne Härten abgehen würde, daß sie nicht leicht durchzuführen ist, und daß sie auch zunächst nicht ohne verlorene Zuschüsse abgehen kann. Wenn man aber die außerordentlich großen Vorteile, die eine Entlastung des Innenstadtbezirkes mit sich bringt, ins Auge faßt, wird man nicht darüber im Zweifel sein, daß diese Frage gelöst werden muß.

Die Entscheidung wird um so leichter werden, wenn wir die Ergebnisse der anderen Hälfte der vorliegenden Arbeit berücksichtigen, deren Erforschung fast noch wichtiger erschienen ist, als die rein verkehrstechnischen Probleme. Es sind dies die *verheerenden biologischen Folgen der schlechten Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte, die sich in den Geburtenzahlen und im Familienstand der Berliner Arbeiter und Angestellten ausdrücken.*

Die von uns ausgegebenen Fragebogen enthielten, wie wir gesehen haben, neben der Frage nach dem Zeitverlust für den Weg von der Wohnstätte bis zur Arbeitstätte auch noch die Fragen nach dem Familienstand, Zahl der minderjährigen und volljährigen Kinder (siehe „Beschreibung der Fragebogen"). Die Auswertung dieser Fragen war noch schwieriger als die der rein verkehrstechnischen Fragen. Sie wurde besonders dadurch kompliziert, daß von vornherein die Frage aufzuhellen war, welchen Einfluß die größere oder geringere Entfernung auf Ehewilligkeit und Kinderzahl ausübt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen waren sehr ernst.

Bei Ambi-Budd z. B. — um uns noch einmal diese für die Entwicklung und das Fortbestehen des deutschen Volkes so überaus wichtigen Daten vor Augen zu führen — sind von den 2294 Gefolgschaftsmitgliedern 1643 verheiratet. Es sind — die Ehefrauen eingerechnet — insgesamt rd. 4000 Erwachsene; die Zahl der im Haushalt lebenden Kinder beträgt nur 1388. Diese Zahl ist vollkommen ungenügend und beweist ein erschreckendes Sinken des primitiven biologischen Lebenswillens der Bevölkerung.

Wir haben dann noch, um auch hier Zweifel und beachtliche Gegenfragen auszuschalten, unterschieden zwischen Kinderzahl pro Erwerbstätigen und Kinderzahl je Haushalt. Die Kinderzahl pro Erwerbstätigen muß selbstverständlich noch niedriger sein als die Kinderzahl je Haushalt, da eben sehr viele junge Arbeiter und im Arbeitsverhältnis stehende Frauen unverheiratet sind und vielleicht erst später oder gar nicht zur Ehe kommen. Entscheidend ist aber immerhin die Zahl der Kinder pro Haushalt. Diese Zahl ist bei Ambi-Budd 0,71.

In dieser Weise ist nun eine sehr große Anzahl von Betrieben überprüft worden, und zwar Betriebe mit Tausenden von Arbeitern, so daß die hier gefundenen Zahlen leider viel gewichtiger sind als einige günstigere Zahlen in Verhältnissen, wo eine bessere Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte festgestellt werden konnte.

Unsere Erwartung, geradezu eine Gesetzmäßigkeit erkennen zu können zwischen wachsender Entfernung der Wohnstätte zur Arbeitstätte und schwindender Kinderzahl hat sich nur in gewissem Umfang bestätigt. Es zeigte sich, daß die Kinderfreudigkeit im allgemeinen am schlechtesten ist in den Entfernungsgrenzen von 20 Minuten bis zu einer Stunde, daß sie aber bei noch größeren Entfernungen wieder zu steigen scheint. Wir sind jedoch der Auffassung, daß diese Erscheinung nicht darauf hinweist, daß eine noch größere Entfernung als eine Stunde von Wohnstätte zur Arbeitsstätte für den Kinderreichtum günstig ist, sondern daß es sich in solchen Fällen um Menschen handelt, die im Vorort oder in Siedlungen wohnen, daß sie also unter biologisch günstigeren Bedingungen leben, als ihre auf die großstädtischen Mietkasernen angewiesenen Volksgenossen, die wohl etwas näher wohnen, aber in höchst ungünstigen Wohnverhältnissen zu hausen gezwungen sind.

Das Durchschnittsergebnis für Berlin kam zu einem Fortpflanzungsfaktor von nur etwa 0,70 Kinder pro Ehe und Haushalt. Diese Tatsache ist ein äußerst ernstes Symptom, wie abträglich die Großstadt, d. h. insbesondere die großstädtische Wohnweise in den übervölkerten Altstadtgebieten, besonders im Norden, Nordosten und Osten, für den primitiven Lebenswillen der Berliner Arbeiterschaft ist. Ein Koeffizient von 0,7 Kindern pro Haushalt würde bedeuten, daß in der nächsten Generation bei Fortdauer der derzeitigen Verhältnisse die Berliner Wirtschaft nur mehr über etwa den vierten Teil der Arbeiter verfügen könnte, da die Hälfte dieser Kinder weiblichen Geschlechts ist und nach dem biologischen Auslese- und Sterbeprozeß noch ein nicht unerheblicher Prozentsatz stirbt d. h. durch Kinderkrankheiten, Unfälle usw. zugrunde geht. So würden in der Tat nurmehr etwa 0,25 Arbeiter für den arbeitsalten und aus dem Arbeitsprozeß ausscheidenden Vater zur Verfügung stehen.

Wir haben versucht, zur Kontrolle die Verhältnisse bei der Arbeiterschaft in kleineren Städten festzusetzen. Unsere Erwartung, daß bei Ansiedlung der Industrie in kleineren Städten die biologischen Verhältnisse günstiger sein würden, hat sich bestätigt. Allerdings nicht in dem Ausmaß wie es wünschenswert wäre.

Es ergibt sich eben auch hier vielfach, daß die typische Wohnweise der Arbeiterschaft in den Miethäusern und Zinskasernen unserer überschnell gewachsenen Städte den natürlichen Lebenswillen ertötet. *Die Großstadt* ist in diesem Sinne *der Tod der Nation.*

Es blieb nun noch zu untersuchen, ob nicht die Unterbringung der Belegschaft in Siedlungen sich günstig auswirkt. Wir haben zu diesem Zweck *fast alle Berliner Siedlungen* untersucht und wir konnten mit Befriedigung feststellen, daß in der Tat in den Siedlungen die Verhältnisse erstaunlich viel besser sind als bei der sonstigen großstädtischen Wohnweise.

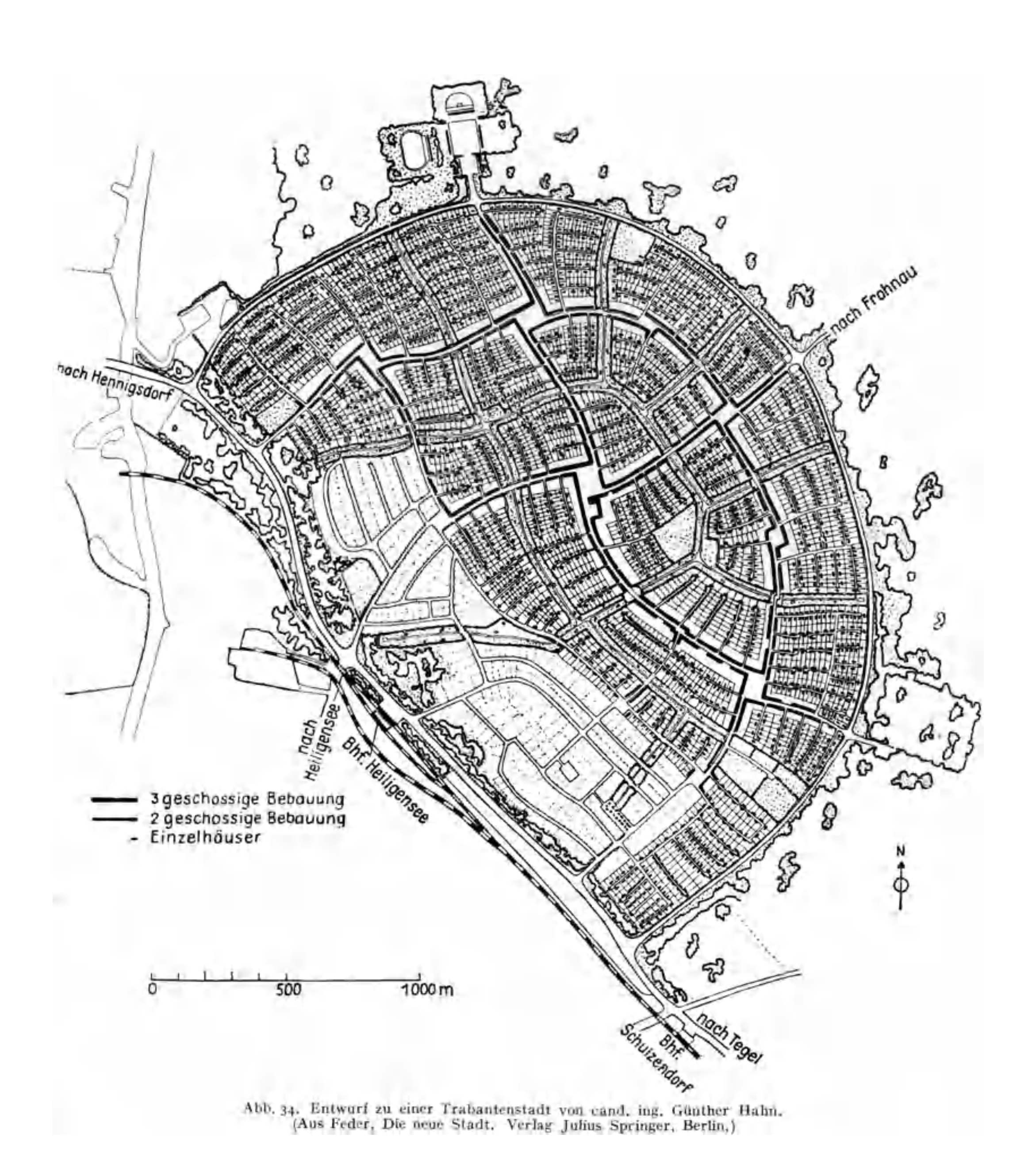


Abb. 34. Entwurf zu einer Trabantenstadt von cand. ing. Günther Hahn. (Aus Feder, Die neue Stadt. Verlag Julius Springer, Berlin.)

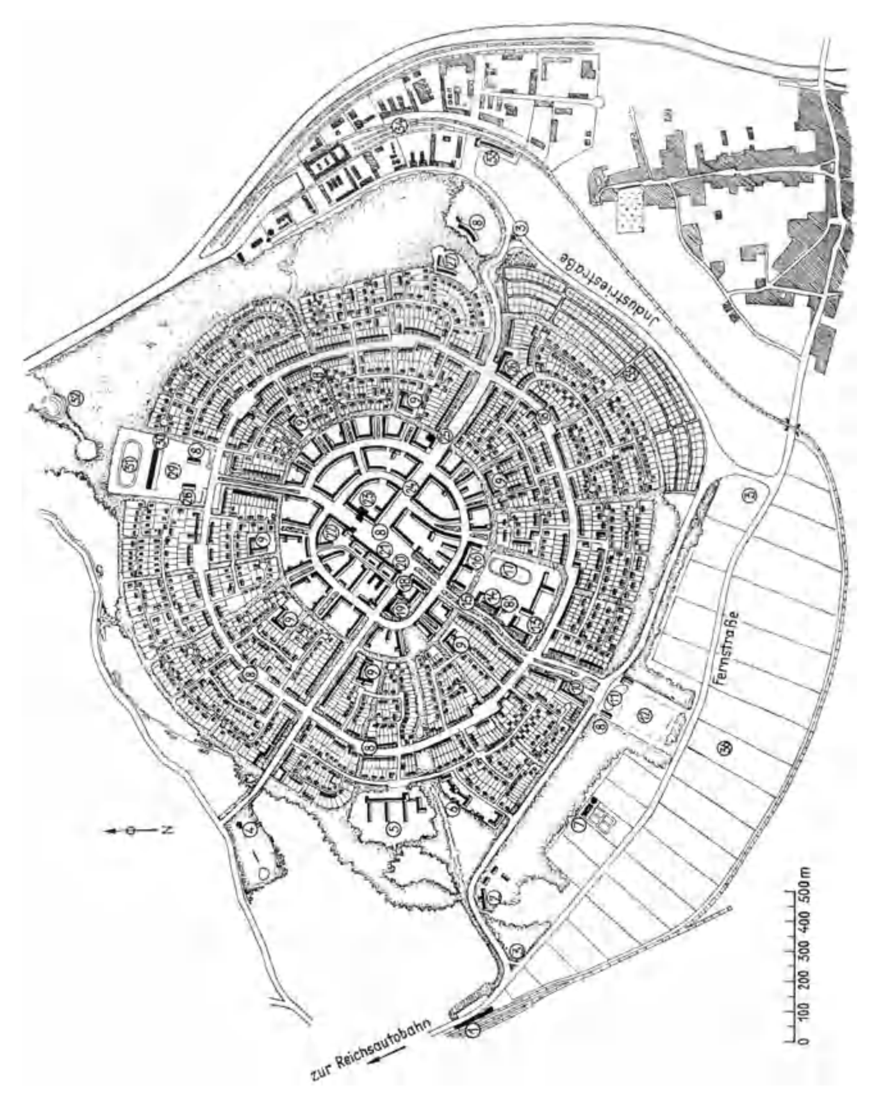


Abb. 35. Entwurf zu einer Stadt von 20 000 Einwohnern von cand. ing. Heinz Killus. Bebauungsplan nach Eintragung der wichtigsten Organe.

1 Personenbahnhof, *2* Arbeitsdienstlager, *3* Tankstelle, *4* Friedhof, *5* Krankenhaus, *6* Hotel, *7* Biologische Kläranlage, *8* Hitler-Jugend-Heim, *9* Schule, *10* Landratsamt und Kreissparkasse, *11* Freibad, *12* Sport- und Spielplatz, *13* Höhere Schulen, *14* Volksbücherei, *15* Hallenbad, *16* Berufs- und Fachschulen, *17* Schulsportplatz, *18* Museum, *19* Ausstellungsgebäude, *20* Post, *21* Feuerwehr, *22* Rathaus, *23* Haus der NSDAP., *24* Flanierstraße, *25* Kino, *26* Arbeitsamt, *27* Altersheim, *28* Jugendherberge, *29* Aufmarschplatz, *30* Feierhaus kombiniert mit Tribünenbau, *31* Sportplatz, *32* Freilichtbühne, *33* Güter- und Industriebahnhof, *34* Industriegebiet, *35* Dauerkleingärten, *36* Intensive Landwirtschaften. (Aus „Die neue Stadt", Verlag Julius Springer, Berlin.)

Wir glauben jetzt schon sagen zu können:

die Siedlung ist das Allheilmittel gegen den biologischen Volkstod.

Ein abschließendes Urteil über die biologischen Verhältnisse in den Siedlungen läßt sich naturgemäß noch nicht gewinnen. Die Siedlungen sind noch zu jung, sie sind zum Teil gerade von Familien mit mehreren Kindern begehrt und bezogen worden, zum anderen Teil wieder gerade von jungen Ehen, wo noch keine oder nur 1 oder 2 Kinder da waren. Aber schon die jetzt vorliegenden Ergebnisse zeigen, daß da und dort die Sollzahl von 3, 2 Kindern pro Ehe nicht nur erreicht, sondern in einer Reihe von Fällen überschritten wird. So hoch erfreulich diese Erkenntnis ist, so darf sie doch nicht darüber täuschen, daß die Gesamtzahl der in Siedlungen untergebrachten Arbeiter verschwindend klein ist gegenüber der Gesamtzahl der Berliner Arbeiterschaft. Es kommt hinzu, daß die Zusammensetzung der Siedler selbst noch recht ungleich ist, z. T. in neueren Siedlungen keineswegs besonders günstig. Vor allen Dingen aber muß bei fast allen diesen großstädtischen Arbeitersiedlungen bemängelt werden, daß diese Siedlungen im Hinblick auf die wirtschaftlichen und sozialen Einrichtungen fast alles zu wünschen übrig lassen. Die meisten dieser Siedlungen sind als reine „Arbeiter"-, „Angestellten"- oder „Beamten"-Siedlungen gebaut, ohne daß auf die Bedürfnisse des täglichen Lebens, der kulturellen Erfordernisse und der sonstigen Bedarfsdeckung Rücksicht genommen worden wäre. Es ist wohl gesunder Wohnraum geschaffen und die Verbindung mit dem Erdboden wieder hergestellt, aber für alle übrigen Bedürfnisse der Bevölkerung ist wenig oder gar nicht gesorgt worden.

Der Hauptnachteil dieser Art der jetzigen großstädtischen Siedlungen liegt aber darin, daß die verbesserte Wohnweise der großstädtischen Arbeiterschaft meist keine Rücksicht nimmt auf eine verbesserte Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitstätte.

Wenn z. B. in Hohenneuendorf von den Osram-Werken in sehr dankenswerter und verdienstvoller Weise hübsche, gut eingerichtete, angemessen große Arbeiter-Wohnstätten errichtet worden sind, so ist doch die Entfernung von der Siedlung zur Arbeitsstätte eine volle Stunde Wegzeit. Diese zwei Stunden pro Tag fehlen nun aber dem Familienvater in Haus und Garten. Sie bringen ihm die gleichen Ärgernisse, Verdrießlichkeiten, Gefahren und Kosten wie dem Fernwohner in den großstädtischen Mietkasernen. Das, was auf der einen Seite gewonnen wird, geht auf der anderen Seite durch diese Umstände wieder verloren.

Kurz, es muß unbedingt dafür gesorgt werden, daß grundsätzlich *eine bessere Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitstätten* erreicht wird. Durch den Ausbau der Stadt- und Untergrundbahn und durch die großen städtebaulichen Achsen werden lediglich die augenblicklichen Zeit-

verluste etwas eingeschränkt bzw. neue Siedlungsgebiete erschlossen. Was eine *kommende Stadtplanungskunst* in erster Linie ins Auge fassen muß, ist die *klare und richtige Zusammenstellung von Wohnungen, Bedarfsdeckung und Arbeitsplätzen,* wie dies in unserer schon mehrfach erwähten Arbeit „Die Neue Stadt“ zum Ausdruck kommt. Es muß sich eine gänzlich neue Einstellung zu den städtebaulichen Problemen entwickeln. Die Siedlungsgebiete müssen den Arbeitsstätten exakt zugeordnet werden. In alten Siedlungskörpern kann dies dadurch erreicht werden, daß eine Kern- oder Zellenbildung für die Großstadt angestrebt wird. Als Prinzip verweise ich auf die schon oben erwähnte Sektorenteilung Berlins, entstanden aus der Zusammenfassung von Gebieten mit Arbeitsplatz und Wohnplatzüberschuß.

Neben dieser Zellenbildung im alten Siedlungskörper sollten im großberlinischen Raum für neue Wohngebiete und Industrien nur echte *Trabantenstadtsiedlungen* durchgeführt werden (s. Abb. 34). Eine solche Trabantenstadt erfüllt nur dann ihre Aufgabe, wenn in ihr für die räumlich, wirtschaftlich, sozial und kulturell richtige Zuordnung und Abstimmung der Wohnstätten zu den Arbeitsstätten ebenso gesorgt ist wie für eine wohldurchdachte Planung aller für den Tages- und Wochenbedarf benötigten Einrichtungen des öffentlichen und gewerblichen Lebens. Lediglich die Erbauung von Wohnungen als Absolutum ohne Beziehung zu bestimmten Arbeitstätten, gewerblichen Einrichtungen, Stätten für Unterricht usw. müßte in Zukunft am besten gänzlich unterbleiben.

Auch die da und dort schon durchgeführte Art von Trabantenstädten oder Großsiedlungen, in denen Wohn- *und* Einkaufsstätten zusammen errichtet werden, ist noch nicht die richtige Siedlungsweise.

Erst diejenige Trabantenstadt, in der Wohn-, Einkaufs-, Arbeitsstätten, Schulen, öffentliche Gebäude, Versorgungseinrichtungen usw. liegen, ist die anzustrebende Siedlungsform. Hier besteht nur noch ein Zusammenhang mit den kulturellen Zentralstellen von Regierung, Staat und Wirtschaft im Zentrum der Großstadt.

Das Ideal aber bleibt natürlich **die neue Stadt** (s. Abb. 35), die ganz losgelöst von der Saugwirkung der Großstadt und ihren Gefahren im freien Gelände aus „frischer Wurzel“ zu gründen wäre, als eine in sich geschlossene wirtschaftliche, gewerbliche, soziale und kulturelle Einheit.

Tabellen-Anhang.

Tab. 16. Auswertungsbogen A_1: Scherl-Verlag, Kaufmännische Angestellte.

1	2	3						4								5	6	7	8	9	10
Anmarsch-Zeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet geschieden ohne Kinder[1]	Haushalte: Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]						Haushalte: Verheiratete ohne Kinder[1]	Haushalte: Verheiratete mit Kindern[1]							Die Gesamtzahl d. Belegschaft. Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelperson.)	Erwachsene, d.h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	7						
0—20 Min.	69	2	—	—	—	—	—	40	16	6	4	—	—	—	—	137*	68	203	34	0,25	0,48
½ Min.	187	7	1	—	—	—	—	131	64	14	9	—	—	—	—	413	226	631	128	0,30	0,55
¾ ,,	209	4	4	—	—	—	—	160	94	28	12	—	—	—	—	511	302	806	198	0,39	0,59
1 ,,	56	2	1	—	—	—	—	63	33	22	4	—	—	—	—	181	125	303	92	0,51	0,72
1¼ ,,	15	—	—	—	—	—	—	15	9	3	1	—	—	—	—	43	28	71	18	0,42	0,64
1½ ,,	4	—	—	—	—	—	—	4	3	5	1	—	—	—	—	17	13	30	16	0,94	1,2
1¾ ,,	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3	6	0	—	—
2 ,,	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	2	4	1	0,5	0,5
2½ ,,	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Σ	541	15	6	—	—	—	—	416	220	78	31	—	—	—	—	1307	767	2054	487	**0,34**	**0,62**

Bemerkungen: * 15 davon benutzen Auto.

[1] Außer erwachsenen, nicht mehr von den Eltern abhängigen Nachkommen.

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 40,5 ohne Nahwohner: 44,1.

Tab. 17. Auswertungsbogen A_1: Osram-Werk „D“, Berlin O 17, Rotherstr. 20/23.

1	2	3						4							5	6	7	8	9	10
Anmarsch-Zeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder	Haushalte: Ledige, verwitwet, geschieden mit Kind						Haushalte: Verheiratete ohne Kinder	Haushalte: Verheiratete mit Kindern						Die Gesamtzahl der Belegschaft	Haushalte	Erwachsene, d. h. sämtl. Erwerbstätige + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätige	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6						
0—20 Min. . .	568	104	22	5	2	1	1	190	120	46	14	7	1	—	1081	523	1459	469	0,43	0,80
½ Stde. . .	661	138	31	9	3	3	—	204	164	56	12	2	2	—	1285	624	1725	584	0,45	0,75
¾ ,, . .	346	60	15	1	1	—	—	144	100	43	12	4	—	1* 1	728	382	1033	348	0,48	0,83
1 ,, . .	120	20	6	1	—	—	—	64	41	33	5	1	—	2	293	173	439	173	0,60	0,95
1¼ ,, . .	43	2	1	—	—	—	—	19	32	22	1	4	1	1†	126	83	206	112	0,89	1,35
1½ ,, . .	13	—	—	—	—	—	—	7	6	8	—	2	1	—	37	24	61	35	0,95	1,46
1¾ ,, . .	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	4	2	6	1	0,25	0,5
2 ,, . .	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	2	5	2	0,66	1,00
	1784	324	75	16	6	4	1	629	466	208	44	20	5	3 1* 1†	3557	1813	4934	1724	**0,49**	**0,83**

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 33′, ohne Nahwohner: 40,7′

* 7 Kinder, † 8 Kinder.

Tab. 18. Auswertungsbogen A_1: A. Wertheim G. m. b. H.

1	2	3						4							5	6	7	8	9	10
Anmarsch-Zeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet geschieden ohne Kinder	Haushalte: Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern						Haushalte: Verheiratete ohne Kinder	Verheiratete mit Kindern						Die Gesamtzahl der Belegschaft	Haushalte	Erwachsene, d. h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6						
0—20 Min.	543	11	5	1	—	—	—	70	43	15	3	—	—	—	691	148	822	106	0,15	0,63
½ Stde. . .	1532	47	7	1	—	—	—	175	129	74	13	3	2	1	1984	452	2381	408	0,21	0,87
¾ ,, . .	1003	29	3	2	—	—	—	153	102	53	13	6	2	—	1366	363	1695	322	0,23	0,85
1 ,, . .	272	7	1	—	—	—	—	48	31	14	5	2	—	—	380	108	480	91	0,24	0,82
1¼ ,, . .	69	2	—	—	—	—	—	13	10	1	2	1	—	—	98	29	125	24	0,24	0,82
1½ ,, . .	30	3	—	—	—	—	—	6	10	3	2	1	—	—	55	25	77	29	0,53	1,18
1¾ ,, . .	7	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	10	3	13	3	0,30	1,00
2 ,, . .	1	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	4	3	7	4	1,20	1,50
2¼ ,, . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	2	2		
	3457	99	16	4	—	—	—	466	328	163	38	13	4	1	4589	1132	5602	989	**0,22**	**0,84**

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 38,8 ohne Nahwohner: 41,7.

Tab. 19. Auswertungsbogen A_1: AEG. Trafowerk, Berlin.

1	2	3						4							5	6	7	8	9	10
		Haushalte																		
Anmarsch-Zeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet geschieden ohne Kinder[1]	Ledig, verwitwet, geschieden, mit Kindern[1]						Verheiratete ohne Kinder[1]	Verheiratete mit Kindern[1]						Die Gesamtzahl der Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelpersonen)	Erwachsene, d.h. Sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6						
0—20 Min.	231	25	3	—	—	—	—	210	165	55	15	8	3	1	716	485	1173	404	0,56	0,82
½ Stde.	145	3	—	1	—	—	—	197	121	46	13	4	2	—	532	387	915	294	0,55	0,75
¾ ,,	211	13	2	1	1	—	—	277	167	69	15	1	—	—	757	546	1303	378	0,50	0,67
1 ,,	140	11	6	—	—	—	—	235	133	42	14	3	1	—	585	445	1013	299	0,51	0,64
1¼ ,,	28	3	—	—	—	—	—	103	55	13	1	2	—	—	205	177	379	95	0,46	0,53
1½ ,,	18	1	—	—	—	—	—	27	26	10	2	—	—	—	84	66	149	53	0,63	0,80
1¾ ,,	3	1	—	—	—	—	—	5	1	2	—	—	—	—	12	9	19	6	0,50	0,63
2 ,,	3	—	—	—	—	—	—	5	2	2	1	—	—	—	13	10	23	9	0,70	0,90
2¼ ,,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	2	2	2,00	2,00
2½ ,,	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—
Σ	779	57	11	2	1	—	—	1060	670	240	61	18	6	1	2906	2127	4961	1540	**0,53**	**0,71**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, nicht mehr von den Eltern abhängigen Nachkommen.

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 41,3′, ohne Nahwohner: 50,1′.

Tab. 20. Auswertungsbogen A_1: Reichsarbeitsministerium insgesamt.

1	2	3							4									5	6	7	8	9	10
		Haushalte																					
Anmarsch-Zeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder[1]	Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]							Verheiratete ohne Kinder	Verheiratete mit Kindern[1]								Die Gesamtzahl d. Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelperson.)	Erwachsene, d. h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	4	5	6	7	8						
0—20 Min.	13	—	—	—	—	—	—	—	10	7	4	3	—	—	—	—	—	37	23	62	24	0,65	1,04
½ Stde.	71	3	—	1	—	—	—	—	49	34	20	5	1	—	1	—	—	185	115	295	105	0,57	0,89
¾ ,,	64	3	—	1	—	—	—	—	81	45	36	6	3	—	—	—	—	190	176	320	153	0,81	0,86
1 ,,	28	3	1	—	—	—	—	—	37	38	14	6	2	—	—	—	1	130	102	223	105	0,81	1,02
1¼ ,,	10	—	1	—	—	—	—	—	8	5	3	—	—	—	—	—	—	27	17	43	13	0,50	0,70
1½ ,,	3	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	7	4	11	2	0,29	0,50
1¾ ,,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 ,,	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
Σ	190	9	2	2	—	—	—	—	187	131	77	20	6	—	1	—	1	577	437	960	402	**0,69**	**0,91**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, nicht mehr von den Eltern abhängigen Nachkommen.
Anmarschzeit: Gesamtdurchschnitt: 43,4′, ohne Nahwohner: 45,7′.

Tab. 21. Auswertungsbogen A_1: Heinr. Lanz, A.-G., Zweibrücken.

1	2	3							4									5	6	7	8	9	10
Anmarsch-Zeit in Minuten rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder[1]	Haushalte																Die Gesamtzahl d. Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelperson.)	Erwachsene d.h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]							Verheiratete ohne Kinder[1]	Verheiratete mit Kindern[1]													
		1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	4	5	6	7	8						
0—20 Min.	56	1	1	—	—	—	—	—	77	125	67	28	8	3	2	—	—	309	253	560	405	1,31	1,60
30 ,,	30	1	1	—	—	—	—	—	42	62	39	19	9	5	2	2	—	212	182	392	277	1,31	1,52
45 ,,	18	—	—	—	—	—	—	—	5	19	15	5	5	2	—	—	—	69	51	120	94	1,36	1,84
60 ,,	7	—	—	—	—	—	—	—	4	7	5	3	1	—	1	1	—	29	22	51	43	1,50	1,95
75 ,,	5	—	—	—	—	—	—	—	1	7	5	1	—	—	—	—	—	19	14	33	20	1,05	1,43
90 ,,	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	7	4	11	6	0,86	1,50
105 ,,	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	—	—	—
150 ,,	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	—	—	—
180 ,,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	2	4	5	2,50	2,50
Σ	121	2	2	—	—	—	—	—	131	223	122	58	23	10	5	3	—	651	530	1177	850	**1,30**	**1,60**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, von den Eltern nicht mehr abhängigen Nachkommen.
Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 25,9′, ohne Nahwohner: 40,2′.

Tab. 22. Auswertungsbogen A_1: I. G. Farben A.-G. Camera-Werk, München.

1	2	3							4									5	6	7	8	9	10
Anmarsch-Zeit in Minuten	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder[1]	Haushalte																Die Gesamtzahl d. Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelperson.)	Erwachsene, d.h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätige	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]							Verheiratete ohne Kinder	Verheiratete mit Kindern[1]													
rd.		1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	4	5	6	7	8						
0—20 Min.	227	37	7	2	—	—	—	—	97	81	41	10	2	—	—	—	—	504	277	735	258	0,51	0,87
30 ,,	236	49	15	—	—	—	—	—	83	79	35	7	6	1	1	—	—	511	275	722	284	0,55	0,97
45 ,,	186	47	8	2	—	—	—	—	66	58	24	10	4	1	—	—	—	406	220	569	226	0,56	0,96
60 ,,	64	14	1	1	—	—	—	—	22	17	10	3	1	—	—	—	—	133	64	181	69	0,51	0,94
75 ,,	12	2	—	—	—	—	—	—	7	1	2	—	—	1	—	—	—	25	13	36	12	0,48	0,91
90 ,,	5	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	10	5	13	7	0,70	1,67
105 ,,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120 ,,	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	—	—	—
Σ	731	151	31	5	—	—	—	—	277	237	112	30	14	3	1	—	—	1591	855	2259	856	**0,54**	**0,94**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, von den Eltern nicht mehr abhängigen Nachkommen.

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 31,2′, ohne Nahwohner: 47′.

Tab. 23. Auswertungsboger A_1: Ambi-Budd, Berlin.

1	2	3						4								5	6	7	8	9	10
		Haushalte																			
Anmarsch-Zeit rd.	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder[1]	Ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]						Verheiratete ohne Kinder[1]	Verheiratete mit Kindern[1]							Die Gesamtzahl d. Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte	Erwachsene, d.h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	7						
0—20 Min.	84	2	—	—	—	—	—	82	71	20	4	5	—	—	—	266	184	448	145	0,54	0,73
½ Stde.	132	7	2	—	—	—	—	176	141	46	13	5	2	—	—	524	392	907	313	0,60	0,80
¾ ,,	174	15	3	1	1	—	—	224	170	76	16	4	1	1	—	686	512	1178	425	0,63	0,81
1 ,,	144	16	1	2	—	—	—	162	131	43	15	4	1	1	—	520	376	877	313	0,60	0,81
1¼ ,,	41	5	—	—	—	—	—	53	58	15	3	1	—	—	—	176	135	306	106	0,60	0,80
1½ ,,	15	4	—	—	—	—	—	30	23	12	2	—	—	—	—	86	71	153	57	0,66	0,79
1¾ ,,	3	—	—	—	—	—	—	9	7	3	1	—	1	—	—	24	21	45	21	0,87	1,00
2 ,,	—	—	1	—	—	—	—	6	4	1	—	—	—	—	—	12	12	23	8	0,67	0,55
Σ	593	49	7	3	1	—	—	742	605	216	54	19	5	2	—	2294	1703	3937	1388	**0,60**	**0,80**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, nicht mehr von den Eltern abhängigen Nachkommen.

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 46,9′, ohne Nachwohner: 51,2′.

Tab. 24. Auswertungsbogen A_1: Knorrbremse, Berlin.

1	2	3							4									5	6	7	8	9	10
Anmarsch-Zeit	Einzelpersonen ledig, verwitwet, geschieden ohne Kinder[1]	Haushalte																Die Gesamtzahl d. Belegschaft Erwerbstätige	Haushalte (ohne Einzelperson.)	Erwachsene, d.h. sämtl. Erwerbstätig. + Frauen der Verheiratet.	Kinder	Durchschnittl. Kinderzahl pro Erwerbstätigen	Durchschnittl. Kinderzahl pro Haushalt
		ledig, verwitwet, geschieden mit Kindern[1]							Verheiratete ohne Kinder[1]	Verheiratete mit Kindern[1]													
rd.		1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	4	5	6	7	8						
0—20 Min.	376	24	6	2	1	—	—	—	407	265	84	22	3	1	—	1	—	1192	816	1975	551	0,46	0,65
½ Stde.	267	15	3	1	—	—	—	—	322	197	61	22	1	3	2	1	—	895	628	1424	471	0,53	0,73
¾ ,,	228	8	3	—	1	—	—	—	301	172	45	25	4	—	—	—	1	788	559	1336	381	0,48	0,66
1 ,,	100	10	—	1	—	—	—	—	108	85	41	10	4	1	—	—	—	360	260	609	231	0,64	0,88
1¼ ,,	29	1	—	—	—	—	—	—	48	26	10	4	2	1	—	—	1	122	93	214	82	0,67	0,88
1½ ,,	11	—	—	—	—	—	—	—	16	19	4	4	1	—	—	—	—	55	44	99	43	0,78	0,98
1¾ ,,	1	1	—	—	—	—	—	—	2	2	4	—	—	—	—	—	—	10	9	18	11	1,10	1,25
2 ,,	2	—	—	—	—	—	—	—	4	3	3	1	—	—	—	—	—	13	11	24	12	0,93	1,09
2½ ,,	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—
Σ	1014	59	12	4	2	—	—	—	1209	769	252	88	15	6	2	2	2	3436	2421	5701	1782	**0,52**	**0,75**

Bemerkungen: [1] Außer erwachsenen, von den Eltern nicht mehr abhängigen Nachkommen.

Anmarschzeit. Gesamtdurchschnitt: 32,7′, ohne Nahwohner: 42,9′.

Tab. 25. Auswertungsbogen B.

Zeit in Minuten	Anzahl der Familien	Siedlung: Mariengrund, Berlin-Marienfelde																	Anmarschzeit: 54,6′ Anmarschzeit ohne Nahwohner: 64,6′		Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kind. im Durchschnitt	Zahl der im Haushalt lebenden minderjährigen Kinder
		Im Haushalt lebende Kinder																					
		minderjährig										volljährig								Davon erwerbstätig			
rd.		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	Kinder				
20	24	3	5	3	2	7	1	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	Anzahl der Haushalte	8	61	2,54	2,33
30	21	3	7	1	7	1	—	1	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—		12	44	2,10	1,90
45	31	3	5	7	9	2	—	1	—	1	—	6	1	1	—	—	—	—		24	79	2,55	2,19
60	16	1	2	3	3	4	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		5	45	2,81	2,75
75	10	2	2	3	3	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—		4	19	1,90	1,70
90	15	1	3	5	—	2	1	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—		9	32	2,13	1,73
105	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	3	1,00	1,00
120	5	—	1	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		2	13	2,60	2,60
üb. 120	6	1	—	2	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		4	12	2,00	1,83
Σ	131	14	28	25	27	18	3	4	—	1	—	16	4	2	—	—	—	—		68	308	**2,35**	**2,11**

Alter des Haushaltsvorstandes	Im Haushalt lebende Kinder																	Anzahl der Haushaltsvorstände	Zahl der Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kinder
	minderjährig										volljährig									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7			
bis 30 Jahre	1	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	16	2,29
,, 40 ,,	2	3	13	9	8	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	99	2,68
,, 50 ,,	4	13	6	9	7	1	1	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	43	103	2,39
,, 60 ,,	4	9	5	6	1	1	2	—	—	—	9	3	1	—	—	—	—	35	76	2,17
über 60 ,,	3	1	1	1	—	—	—	—	—	—	3	1	1	—	—	—	—	9	14	1,55

Anfrage: Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? Antwort: bejahend: 110 davon

Liebe zur Natur, Scholle, Eigenheim, Gartenbau, Kleintierzucht:	Gesundheitsgründe:	Wirtschaftliche Gründe:	Gedeihen der Kinder:	Ohne Grundangabe:
23 + *4* = 27	18 + *3* = 21	2 + *3* = 5	5 + *9* = 14	43

keine Antwort: 3
einschränkend: 17
verneinend: 1

Die Kursivziffern bedeuten die Zahl derer, die mehrere Gründe angegeben haben. Sie sind in der am stärksten betonten Rubrik aufgeführt.

Tab. 26. Auswertungsbogen B.

Zeit in Minuten	Anzahl der Familien	Siedlung: Stadtrandsiedlung Karow																Anmarschzeit: siehe unten[1] Anmarschzeit ohne Nahwohner: 81,1'		Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kind. im Durchschnitt	Zahl der im Haushalt lebenden minderjährigen Kinder
		Im Haushalt lebende Kinder																				
		minderjährig										volljährig							davon erwerbstätig			
rd.		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	' Kinder				
20	23*	2	8	5	4	1	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	9	47	2,04	1,91
30	11	—	1	3	1	2	2	1	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	7	39	3,55	3,09
45	12	—	5	1	3	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	30	2,50	2,50
60	33	1	7	6	7	6	3	1	—	—	—	5	2	—	—	—	—	—	20	94	2,85	2,58
75	16	—	7	3	3	3	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	16	38	2,38	2,13
90	26	—	8	5	5	4	1	1	—	—	—	3	1	1	1	—	—	—	18	72	2,77	2,31
105	8	2	1	1	3	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6	18	2,25	2,00
120	21	—	6	3	5	2	1	—	1	1	—	1	3	—	—	—	—	—	10	62	2,95	2,62
üb. 120	8	—	1	4	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	19	2,38	2,25
Σ	158	5	44	31	34	21	9	4	1	1	—	20	8	1	1	—	—	—	89	419	**2,65**	**2,38**

(Spalten 0–7 der Kinderzahl: Anzahl der Haushalte)

Alter des Haushaltsvorstandes	Im Haushalt lebende Kinder																	Anzahl der Haushaltsvorstände	Zahl der Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kinder
	minderjährig										volljährig									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7			
bis 30 Jahre	—	2	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	12	2,40
,, 40 ,,	—	7	11	10	6	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	105	2,76
,, 50 ,,	1	16	11	17	12	6	2	1	1	—	9	4	—	—	—	—	—	69	211	3,06
,, 60 ,,	2	16	8	5	1	1	—	—	—	—	10	3	1	1	—	—	—	39	79	2,03
über 60 ,,	2	3	—	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	7	12	1,71

Anfrage: Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? Antwort: bejahend: 136 davon:

Liebe zur Natur, Scholle, Eigenheim, Gartenbau, Kleintierzucht:	Gesundheitsgründe:	Wirtschaftliche Gründe:	Gedeihen der Kinder:	Ohne Grundangabe:
34 + *5* = 39	10 + *8* = 18	3 + *3* = 6	11 + *24* = 35	38

keine Antwort: 3
einschränkend: 17
verneinend: 2

Die Kursivziffern bedeuten die Zahl derer, die mehrere Gründe angeführt haben. Sie werden in der am stärksten betonten Rubrik aufgezählt. * Fast ausnahmslos Kranke oder Baugewerbler, die wegen wechselnder Arbeitsstätte keine Zeit angegeben haben.

Tab. 27. Auswertungsbogen B.

Zeit in Minuten rd.	Anzahl der Familien	Siedlung: Siemens-Siedlung Spekte — Im Haushalt lebende Kinder — minderjährig										Anmarschzeit: 48,1′ Anmarschzeit ohne Nahwohner: 48,9′ — volljährig (Anzahl der Haushalte)							davon erwerbstätig	Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kind. im Durchschnitt	Zahl der im Haushalt lebenden minderjährigen Kinder
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7 Kinder				
20	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	3	1,50	0,50
30	15	1	6	5	1	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	28	1,87	1,80
45	42	1	17	13	4	4	2	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	27	89	2,12	1,93
60	32	1	8	9	5	2	1	1	—	1	—	5	1	—	—	—	—	—	24	75	2,34	2,13
75	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	4	2,00	1,00
90	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,00	1,00
105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
über 120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Σ	94	4	35	27	10	8	3	1	—	1	—	16	2	—	—	—	—	—	61	200	**2,13**	**1,92**

Alter des Haushaltsvorstandes	Im Haushalt lebende Kinder — minderjährig										volljährig							Anzahl der Haushaltsvorstände	Zahl der Kinder insgesamt	Zahl der im Haushalt lebenden Kinder
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7			
bis 30 Jahre	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	2,33
,, 40 ,,	—	7	7	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	35	1,94
,, 50 ,,	2	19	14	6	5	1	1	—	1	—	8	1	—	—	—	—	—	50	114	2,28
,, 60 ,,	2	7	6	1	1	1	—	—	—	—	8	1	—	—	—	—	—	24	41	1,70
über 60 ,,	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	3,00

Anfrage: Befriedigt Sie das Wohnen in einer Siedlung? Antwort: bejahend: 92 davon:

Liebe zur Natur, Scholle, Eigenheim, Gartenbau, Kleintierzucht:	Gesundheitsgründe:	Wirtschaftliche Gründe:	Gedeihen der Kinder:	Ohne Grundangabe:
12 + *2* = 14	9 + *10* = 19	3 + *1* = 4	2 + *2* = 4	51

Keine Antwort: 2
Einschränkend: —
Verneinend: —

Die Kursivziffern bedeuten die Zahl derer, die mehrere Gründe angeführt haben. Sie werden in der am stärksten betonten Rubrik aufgezählt.

Druck von Julius Beltz in Langensalza.